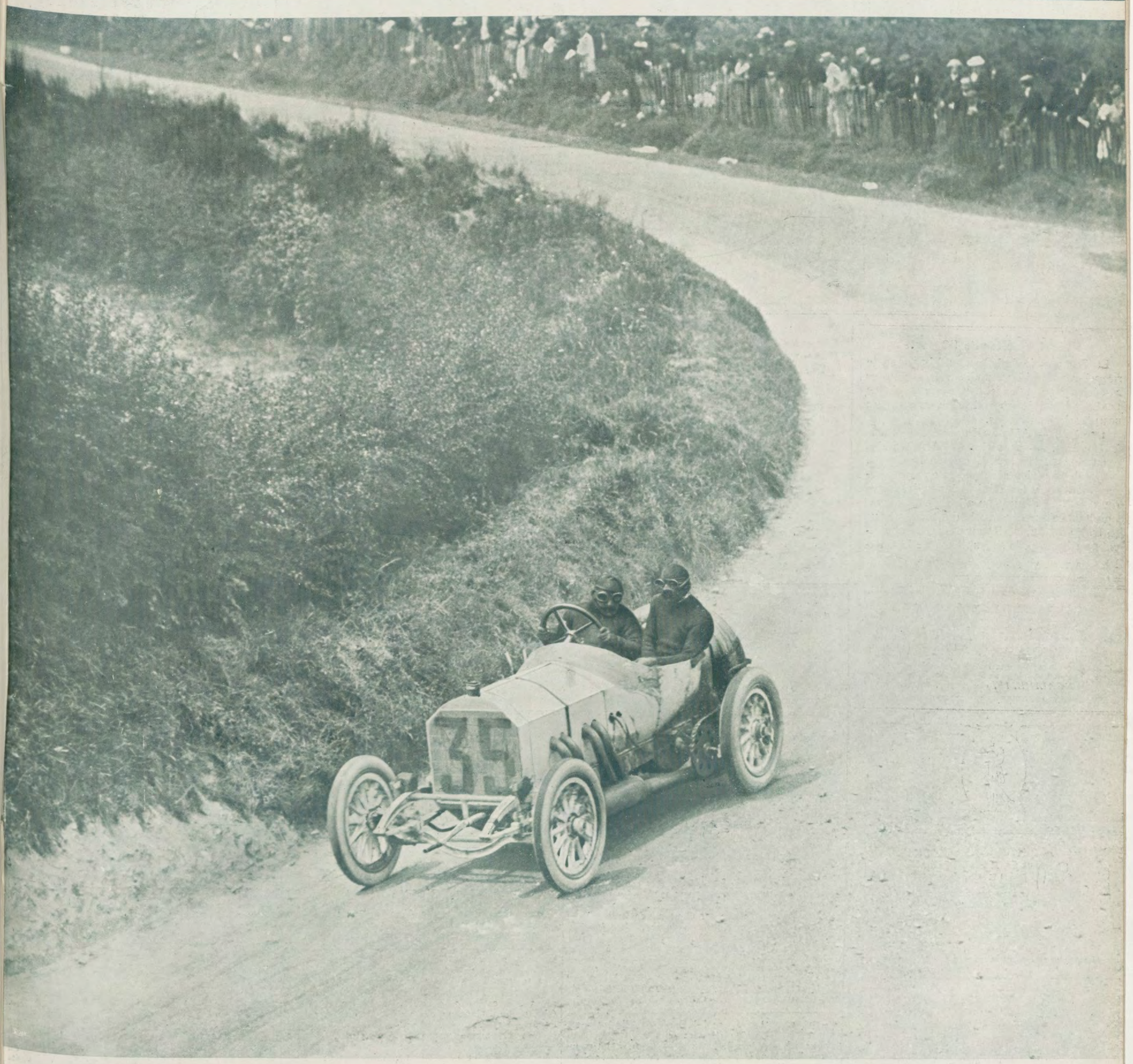
11e Année — N° 513 — 50 Centimes — 18 Juillet 1908 — Tous les Samed

LA VIE AU GRAND AIR



LAUTENSCHLAGER AU PONT D'ANCOURT

Le vainqueur du Grand Prix de l'A. C. F., Lautenschlager, sur voiture *Mercédès*, a parcouru les *777* kilomètres du parcours en 6 h. 55 m. 43 s. 4/5 (moyenne horaire : 111 kil. 276. *(Pneus Michelin)*.

(Voir de la page 49 à la page 61)

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je Sais Tout ○ Fermes et Châteaux ○ Femina
Musica ○ La Vie au Grand Air ○ Éditions d'Art
90, Av. des Ch.-Élysées, et 9 Av. de l'Opéra.

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 *francs*
Etranger .. .. 28 *francs*
Changements d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

HERNIE SEUL LE BANDAGE CLAVERIE

PNEUMATIQUE, IMPERMÉABLE ET SANS RESSORT

PROCURE UN SOULAGEMENT ***IMMÉDIAT*** *ET UNE CONTENTION* ***ABSOLUE***

BROCHURE FRANCO
A. CLAVERIE
234, Faubourg Saint-Martin, PARIS.

ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME
PARIS

GENET D'OR
PARFUM EXTRA-PERSISTANT
BOUQUET DE LA FOSCARINA
VIOLETTE
BRISE EMBAUMÉE

VIVENT LES VACANCES!
Oui, mais à condition d'avoir une excellente Bicyclette
Gladiator
MODÈLES A 2 & 3 VITESSES
LUXE, TOURISTE, ETC... — Catalogue de luxe franco.
GLADIATOR ✠ USINES AU PRÉ-SAINT GERVAIS (Seine)

LE
Thé Mexicain du Dr Jawas
Seul Remède végétal pour
MAIGRIR
sans nuire à la santé.

L'obésité détruit la beauté et vieillit avant l'âge; pour rester jeune et mince, avoir la taille fine et svelte, prenez le **Thé Mexicain du Dr Jawas.**
Traitement facile, inoffensif et absolument certain.
SUCCÈS UNIVERSEL
Se méfier des Contrefaçons dangereuses.
LA BOITE: 5 fr.; 6 BOITES: 28 fr *Toutes Pharmacies.*
Pharmacie Vivienne, 16, Rue Vivienne, PARIS.

AUTOMOBILES
Administration & Ateliers
à St-Denis-sur-Seine
Delaunay-Belleville
Succursales { à BIARRITZ: 13, Avenue de Bayonne, *ouverte toute l'année.*
à NICE: 4, rue Meverbeer, *ouverte du 1er Décembre au 31 Mai.*

MESDAMES
Les Véritables CAPSULES
des Drs JORET & HOMOLLE
Guérissent Retards, Douleurs, Régularisent les Époques.
Le fl. 4'50 franco Phie SÉGUIN, 165, Rue St-Honoré, Paris.

Chemins de fer de l'Ouest.

La Compagnie de l'Ouest a l'honneur de rappeler au public qu'elle a fait publier 2 séries composées chacune de 8 cartes postales illustrées reproduisant en couleurs ses plus jolies affiches.

1re série. — Affiches du service de Paris à Londres. — 2e série. — Affiches des excursions en Normandie et en Bretagne.

Ces deux séries sont mises en vente séparément dans les bibliothèques des gares du réseau de l'Ouest ou adressées franco à domicile contre l'envoi de leur valeur (0 fr. 40 chaque série) sur demande affranchie au Service de la Publicité de la Compagnie, 20, rue de Rome, à Paris.

La Semaine Comique, par Henriot.

— C'est entendu... j'irai vous prendre en auto à votre hôtel.
— Je regrette que vous ne puissiez pas monter jusque dans ma chambre... il y aurait une jolie collection de punaises à écraser.

— Allons bon, je me cogne le nez dessus.
— Et l'on dit, Emilie, que les montagnes ne se rencontrent pas!

Chemins de fer du P.-L.-M.

D'accord avec la Compagnie P.-L.-M., la Compagnie des Wagons-Lits remet en marche le *Savoie-Express* à partir du jeudi 21 mai.

Ce train de luxe, qui rend les relations si rapides et si agréables entre Paris et Aix-les-Bains, aura lieu trois fois par semaine, les mardis, jeudis et samedis, dans le sens de l'aller; et les lundis, mercredis et vendredis dans celui du retour.

Départ de Paris (P.-L.-M.) à 11 h. 20 du matin; arrivée à Aix-les-Bains à 7 h. 24 du soir. — Départ d'Aix-les-Bains à 10 h. 32 du matin; arrivée à Paris à 6 h. 35 du soir.

LA BENGALINE
est une excellente *Peinture-Émail* avec laquelle on peint soi-même très facilement le bois, le plâtre, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lisse et brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Pour prix et renseignements s'adresser au Directeur de *LA BENGALINE, 16, rue Suger, Paris.*

Cycles, Tricars, Trivoiturettes
Cycles Griffon Courbevoie (Seine)
GRIFFON
DÉTAIL 22, Av. de la Gde-Armée.

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
— Avoir soin de bien spécifier: *Thyroïdine Bouty.* —

PARFUM POMPEÏA

L.T. PIVER PARIS

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

Envoi Franco du Catalogue
PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT
DUPONT
Fabricant, breveté s. g. d. g.
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Aucune Succursale

HOTEL DE LA DENT D'HÉRENS
Mayens de Sion. Alt. 1300 m. Valais. Suisse. Ligne Simplon. Station Sion. Admirable séjour d'été. Maison de premier ordre. Demander prospectus.

Photographie d'Art *FEMINA*
Hôtel de *FEMINA* BON de réduction de 5% sur les tarifs
Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise
Les abonnés ont droit à 10 0/0
(Sur Présentation de leur quittance d'abonnement).

BREVTÉ S.G.D.G.
NOUVEAU BANDAGE
Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.
Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du catalogue. MEYRIGNAC, fabricant, 229, Rue Saint-Honoré, Paris.

OFFICIERS MINISTÉRIELS

Vente au Palais, le 25 juillet 1908, à 2 heures.
MAISON A PARIS, AVENUE DE SUFFREN
38 et rue Desaix 2 et 4. Contenance: 587 mètres. Revenu brut: 21.000 francs. Mise à prix: 200.000 francs. S'adresser à Mes JOHANNET, HEBERT et MARIN, avoués et ROBIN, notaire.

Vente au Palais le 29 juillet 1908, à 2 heures.
Maison à Paris **RUE GRÉGOIRE-DE-TOURS, N° 32**
et 34 (VIe arrondissement). Contenance: 149 mètres environ. Revenu brut: 8.000 francs. Mise à prix: 85.000 francs. S'adresser à Mes HOUDE et MARIN, avoués, PLOCQUE et BOURDEL, notaires à Paris.

PRÉ- Saint-Gervais (Seine). Maison r. Chardannot, 4, et Simonot, 6. Cont. 370 m. 20. Rev. br. 2750 fr. M. à pr. 15.000 fr. A adj. le 31 juillet, à 1 h. Etude de Me CHAUFFRIAT, not., 101, r. de Paris, à Pantin.

BOIS A BURES 24 kil. Paris ligne Limours **BLE CHASSE**
av. pavill. et dépend. et terrains prop. à lotissem. Ce 70 h. M. à p. 125,000 f. A adj. Ch. not. Paris, 28 juil. 1908. Me G. MOREL D'ARLEUX, not., 15, r. St-Pères.

Vente au Palais, le 30 juillet 1908, à 2 heures
PROPRIETE A LEVALLOIS-PERRET (SEINE)
Rue des Arts, n° 65. Contenance: 3 ares 75 centiares. Mise à prix: 10.000 francs. S'adresser à Me TISSIER, avoué, 5, rue de Mogador.

Vente au Palais, le 29 juillet 1908, à 2 heures, d'une
Propriété à Paris **QUAI de VALMY, 181 et 183**
Contenance env. 795 mèt. Mise à prix: 180.000 fr. S'adresser à Mes DELACOURTIE, D'CAGNY et FROMAGEOT, avoués, et à Me DECLOUEX, notaire.

VENTE au Palais à Paris le 23 juillet 1908 à 2 heures. Sur surenchère du sixième.
TERRAIN A CLAMART (SEINE) Avenue de Chevreuse, n° 38, Rues Plessis-Picquet, de Bièvre et Saint-Christophe. Contenance totale: 9.610 mètres environ. Mise à prix: 33.834 francs. S'adresser à Mes GEORGES LEFEBVRE, DELASALLE, CORTOT et CAHON, avoués et à Me NOTTIN notaire et à M. DUEZ, administrateur judiciaire.

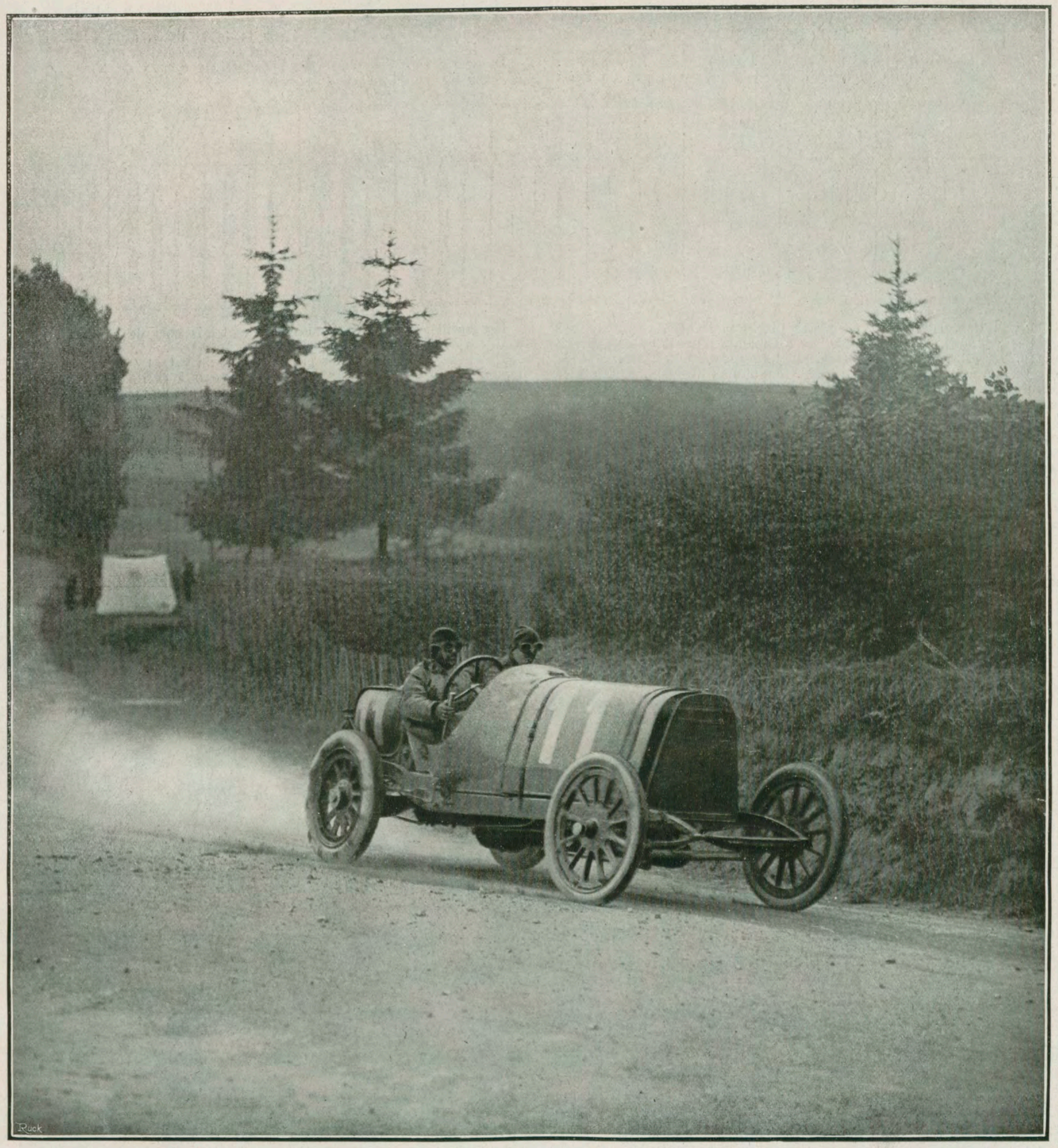
BANQUE AUTOMOBILE
47, Boulevard Haussmann, PARIS
TOUTES MARQUES D'AUTOMOBILES PAYABLES AU GRÉ DU CLIENT
DEMANDEZ FRANCO "GUIDE AUTO"

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

18 Juillet 1908 — N° 513
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.



RIGAL, LE PREMIER FRANÇAIS, AU VIRAGE DU PONT D'EU

Rigal s'est classé quatrième du Grand Prix de l'A. C. F., en 7 h. 30 m. 36 s. 3/5, sur sa voiture Bayard-Clément, et premier des voitures françaises. Les trois Bayard-Clément étaient de beaucoup les plus vites de toutes. Elles ont été dans l'impossibilité de fournir les performances qu'on en espérait, sans cesse immobilisées par les crevaisons, les éclatements, et même trahies, l'une tout au moins, celle d'Hautvast, par l'abandon d'une jante au moment où, de la vingt-deuxième place, elle venait d'un tour à l'autre de passer à la dixième. Le moteur de la voiture de Rigal a tourné sans interruption pendant toute la course, c'est-à-dire pendant près de huit heures. La voiture a consommé dix-neuf pneus ; à 2 et 3 minutes pour chacun, on juge du retard qu'elle a éprouvé.

Le Grand Prix de l'A. C. F. et le Grand Prix des Voiturettes

Par H. PETIT

Le classement des voitures tour par tour — Les pneus malfaisants — Les voiturettes

L'INDUSTRIE française vient de subir une défaite, et une grave défaite : jamais, depuis la genèse des courses d'automobiles, nous n'avions eu à enregistrer pareil insuccès. A qui en est la faute? Aux constructeurs, qui ont fait de mauvaises voitures? Non, les voitures françaises valaient les allemandes. Leur mise au point était faite avec le même soin... à peu près partout : on avait négligé un point faible, les roues, et c'est par la roue que périrent nos espoirs les plus légitimes.

Les Allemands ont triomphé sur toute la ligne, remportant cette année la plus belle victoire qu'ils aient eu à enregistrer encore.

Du reste, voici les temps des premiers, avec ceux de Théry, qui a effectué les neuf dixièmes du parcours.

	1er (35) Lautenschlager *Mercédes*	2e (6) Hémery *Benz*	3e (23) Hanriot *Benz*	4e (11) Rigal, *Bayard-Clément,*	5e (2) W. Poegge *Mercédes*	6e (27) Joerns *Opel*	7e (39) Erle *Benz*	8e 37) Dimitri *Renault*	9e (16) Heath *Panhard*	Théry
	h. m. s.	h. m. s.	h. m. s.	h. m. s.	h. m. s.	h. m. s.	h. m. s.	h. m. s.	h. m. s.	h. m. s.
1er tour....	38 29	37 55	38 43	43 46	38 25	41 14	45 35	44 41	41 37	37 6
2e tour.....	1 16 55	1 19 2	1 18 56	1 33 31	1 28 38	1 24 11	1 27 59	1 27	1 21 50	1 17 17
3e tour.....	1 58 25	1 58 22	2 3 51	2 18 15	2 11 47	2 9 28	2 10 10	2 33 3	2 5 18	2 4 21
4e tour.....	2 41 36	2 39 58	2 44 34	3 1 22	2 56 30	2 52 47	2 59 5	3 15 38	2 49 12	2 47 46
5e tour	3 21 56	3 21 49	3 26 43	3 46 5	3 47 20	3 35 25	3 45 51	3 57 39	3 36 22	3 33 35
6e tour.....	4 6 4	4 10 42	4 11 15	4 30 17	4 30 36	4 23 42	4 32 1	4 50 22	4 28 26	4 15 15
7e tour.....	4 49 53	4 50 26	4 53 40	5 20 3	5 13 59	5 50 31	5 1 17	5 33 10	5 1 22	4 59 19
8e tour.....	5 30 53	5 34 42	5 39 16	5 57 31	5 59 24	6 0 44	5 30 55	6 11 27	5 56 12	5 44 58
9e tour.....	6 9 35	6 19 58	6 20 50	6 44 40	6 45 49	6 46 40	6 54	7 15 42	7 3 43	6 40 46
10e tour....	6 55 43 3/5	7 4 24	7 5 13	7 30 36	7 32 31	7 39 40	7 43 21	7 54 12	7 55 36	» » »

On voit que, dans les 7 premières places figurent 6 voitures allemandes ; jamais encore, l'industrie allemande n'avait obtenu pareil succès. Les Italiens n'ont pas existé : leur première voiture, montée par Cagno, arrive au onzième rang. Quant aux Anglais, leurs seules voitures classées sont des six-cylindres, et il y aura lieu de revenir sur ce fait. Enfin, les Belges ont fait bonne figure avec leurs Germain, dont l'une se classe dixième. Parlerons-nous de la Thomas? Elle a fait cinq tours du Circuit avant d'abandonner, ce qui est un véritable succès, auquel d'ailleurs bien peu de spectateurs étaient préparés.

Les favoris éliminés Voilà donc démolis tous les pronostics fournis avant l'épreuve. Les Mercédès, à vrai dire, étaient considérées comme devant fournir une belle course, mais on n'osait prévoir pour elles un tel résultat. Tout le monde s'étonnera de ne voir figurer dans le tableau aucune des deux grandes adversaires dont le duel a passionné les spectateurs du Circuit, l'an dernier : Lorraine-Dietrich et F. I. A. T.

Des accidents divers ont successivement mis hors de combat les six voitures des grands champions.

Du reste, presque tous les grands ténors du volant ont disparu avant la fin. Ce fut d'abord Szisz, qu'on vit revenir à petite allure au ravitaillement, dès le second tour, avec une jante de moins. Et cependant, son premier tour, en 37 m. 6 s., permettait d'espérer pour lui une place d'honneur. Puis Duray, Lancia, Wagner, Nazzaro, Théry, enfin, abandonnent tour à tour. Du reste, le classement établi tour par tour que nous donnons plus loin permettra au lecteur de juger des défections.

On voit que, depuis le cinquième tour, les trois gagnants tenaient la tête et ont continué à marcher avec la plus grande régularité.

Rigal, un instant disparu du peloton de tête, le rejoint au huitième tour, pour se classer quatrième, premier des Français.

Théry eût véritablement occupé cette place, sans sa panne de roue, qui l'immobilisa un tour avant la fin.

Les peintres sur route.

Tout comme sur les vélodromes, une ligne blanche avait été tracée en travers de la route. Elle fut utilisée pour les départs, mais on n'en eut pas besoin pour juger des deat heat.

Premier tour	h.	m.	s.
Salzer (Mercédès) record. . . .		36	31
Bablot (Brasier)		36	40
Szisz (Renault)		37	6
Théry (Brasier)		37	6
Wagner (Fiat)			
Baras (Brasier)		37	44
Nazzaro (Fiat).		37	48

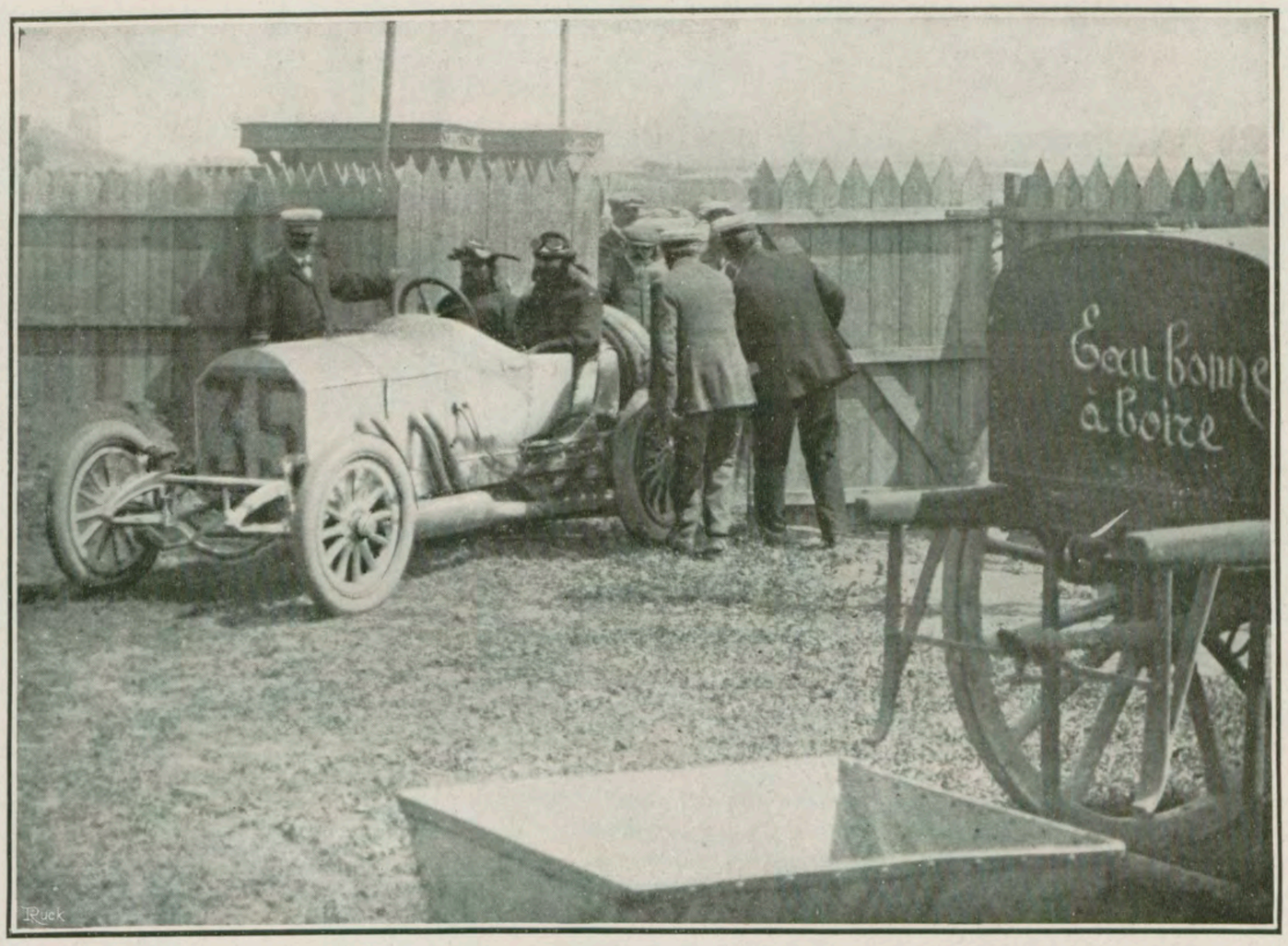
Deuxième tour	h.	m.	s.
Nazzaro (Fiat)	1	15	55
Lautenschlager (Mercédès) .	1	16	55
Théry (Brasier).	1	17	17
Wagner (Fiat)	1	17	38
Duray (Lorraine-Dietrich) .	1	18	10
Minoia (Lorraine - Dietrich).	1	18	43
Hanriot (Benz).	1	18	56
Hémery (Benz)	1	19	2
Bablot (Brasier).	1	21	29
Heath (Panhard)	1	21	50
Szisz (Renault)	1	22	32
Cissac (Panhard)	1	22	51

Troisième tour	h.	m.	s.
Wagner (Fiat)	1	56	25
Hémery (Benz)	1	59	22
Lautenschlager (Mercédès) .	1	58	25
Nazzaro (Fiat)	1	59	15
Hanriot (Benz)	2	3	51
Théry (Brasier).	2	4	21
Szisz (Renault)	2	5	18
Bablot (Brasier).	2	7	35
Jorns (Opel)	2	9	28
Hautvast (B. Clément) . . .	2	9	42
Erle (Benz)	2	10	16
Caillois (Renault)	2	10	14

Quatrième tour	h,	m.	s.
Hémery (Benz)	2	39	38
Lautenschlager (Mercédès) .	2	41	36
Hanriot (Benz)	2	44	34
Théry (Brasier)	2	47	46
Heath (Panhard)	2	49	32
Bablot (Brasier).	2	49	48
Cissac (Panhard)	2	50	34
Hautvast (B. Clément) . . .	2	51	33
Jorns (Opel)	2	52	47
W. Poedge (Mercédès) . . .	2	56	30
Erle (Benz).	2	59	5
Caillois (Renault)	2	59	58

Cinquième tour	h,	m.	s.
Lautenschlager (Mercédès) .	3	21	50
Hémery (Benz)	3	24	49
Hanriot (Benz)	3	28	43
Théry (Brasier)	3	33	35
Jorns (Opel)	3	35	25
Heath (Panhard)	3	36	22
Cissac (Panhard)	3	39	11
Erle (Benz)	3	45	51
Rigal (B. Clément).	3	46	5
W. Poegge (Mercédès) . . .	3	47	20

Sixième tour	h.	m.	s.
Lautenschlager (Mercédès) .	4	6	34
Hémery (Benz)	4	10	42
Hanriot (Benz)	4	11	15
Théry (Brasier)	4	15	15



La rentrée du vainqueur.

Il était une heure et demie quand Lautenschlager acheva son dixième tour. Les acclamations qui l'accueillirent furent plutôt tièdes. Il est vrai que la rentrée au pesage se faisait du côté opposé aux tribunes.

	h.	m.	s.
Cissac (Panhard).	4	22	37
Jorns (Opel)	4	23	42
Heath (Panhard).	4	28	26
Rigal (B. Clément)	4	30	17
W. Poegge (Mercédès). . .	4	30	36
Erle (Benz).	4	32	1

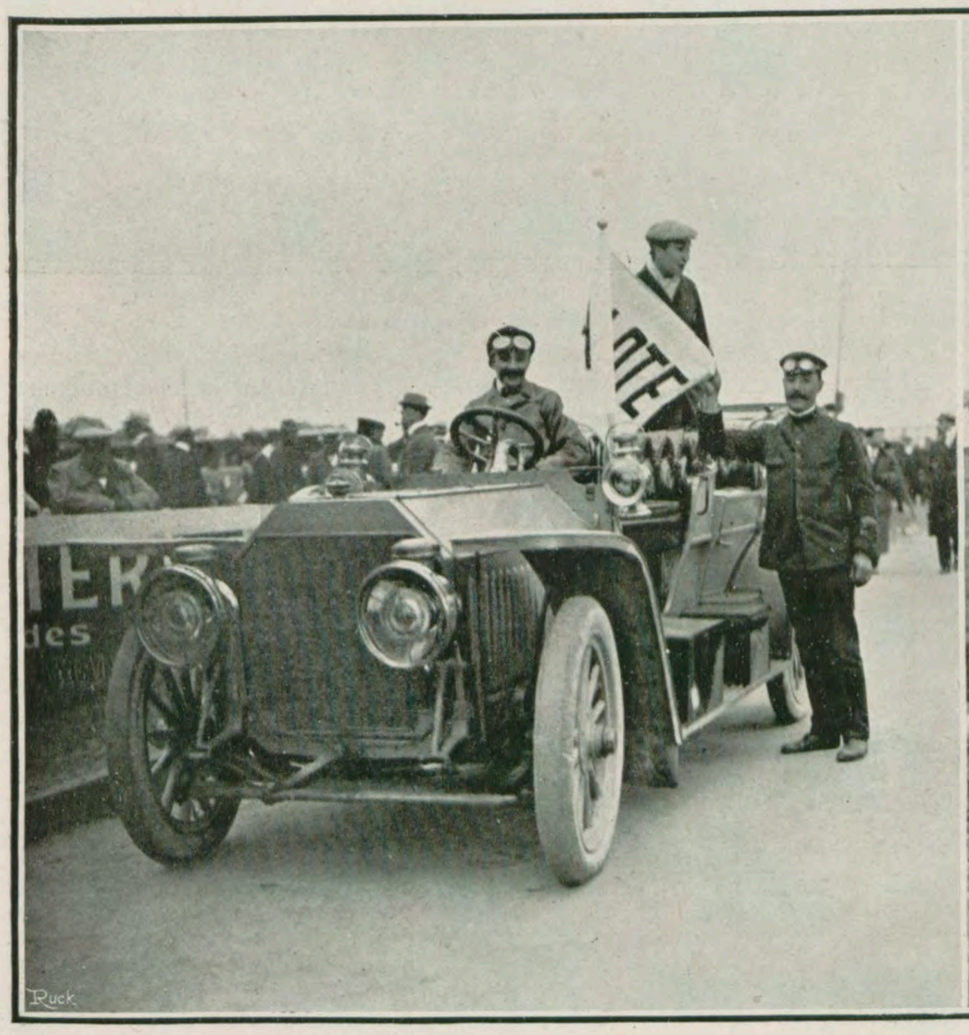
Septième tour	h.	m.	s.
Lautenschlager (Mercédès) .	4	49	35
Hémery (Benz)	4	50	26
Hanriot (Benz)	4	53	40
Théry (Brasier)	4	59	19
Jorns (Opel)	5	5	31

	h.	m.	s.
Cissac (Panhard).	5	7	18
Heath (Panhard).	5	13	22
W. Poegge (Mercédès). . .	5	13	59

Huitième tour	h.	m.	s.
Lautenschlager (Mercédès) .	5	30	53
Hémery (Benz)	5	34	42
Hanriot (Benz)	5	39	16
Théry (Brasier)	5	44	58
W. Poegge (Mercédès). . .	5	59	24
Rigal (B. Clément)	5	57	31
Heath (Panhard).	5	58	12
Jorns (Opel)	6	4	4

Neuvième tour	h.	m.	s.
Lautenschlager (Mercédès) .	6	1	35
Hémery (Benz)	6	19	58
Hanriot (Benz)	6	20	50
Théry (Brasier)	6	40	48
Rigal (B. Clément)	6	44	40
W. Poegge (Mercédès . . .	6	45	59

Dixième tour	h.	m.	s.	
Lautenschlager(Mercédès).	6	55	43	4/5
Hémery (Benz)	7	4	24	
Hanriot (Benz)	7	5	13	
Rigal (B. Clément) . . .	7	30	6	3/5
W. Poegge (Mercédès). .	7	32	31	

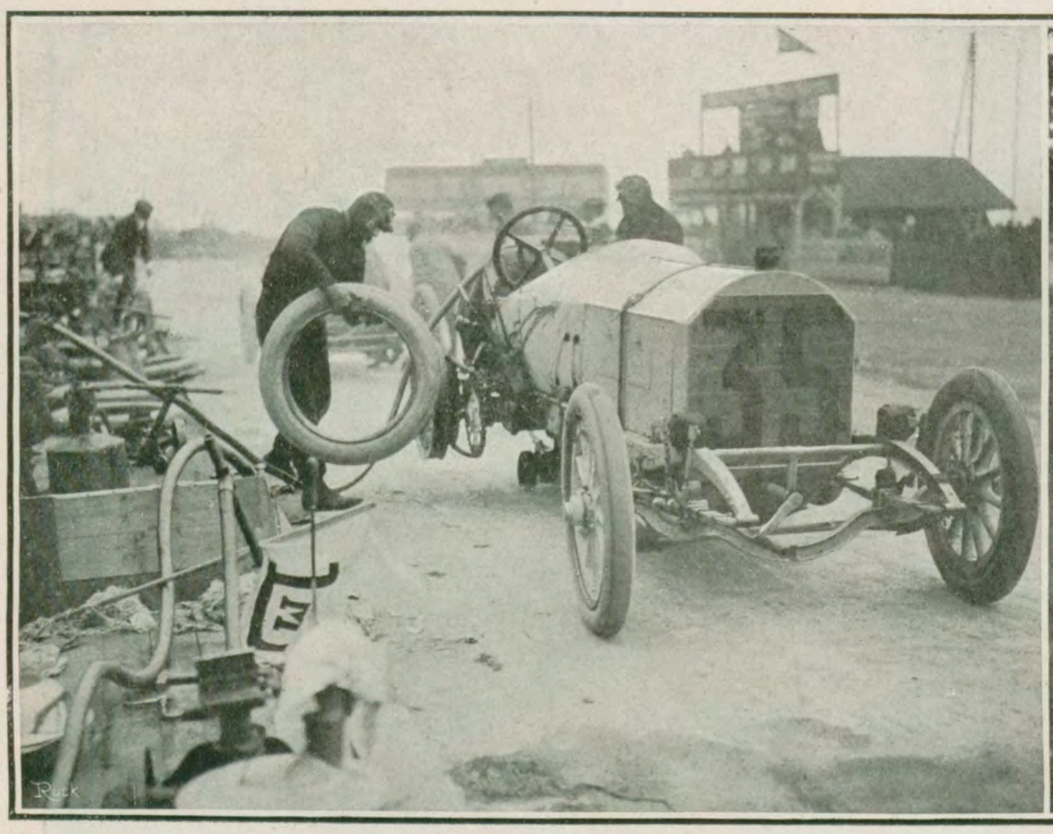


La voiture-pilote.

Chaque journée, une voiture montée par Grus, fit le tour du circuit avant et après l'épreuve. La route n'était ouverte qu'après son retour.

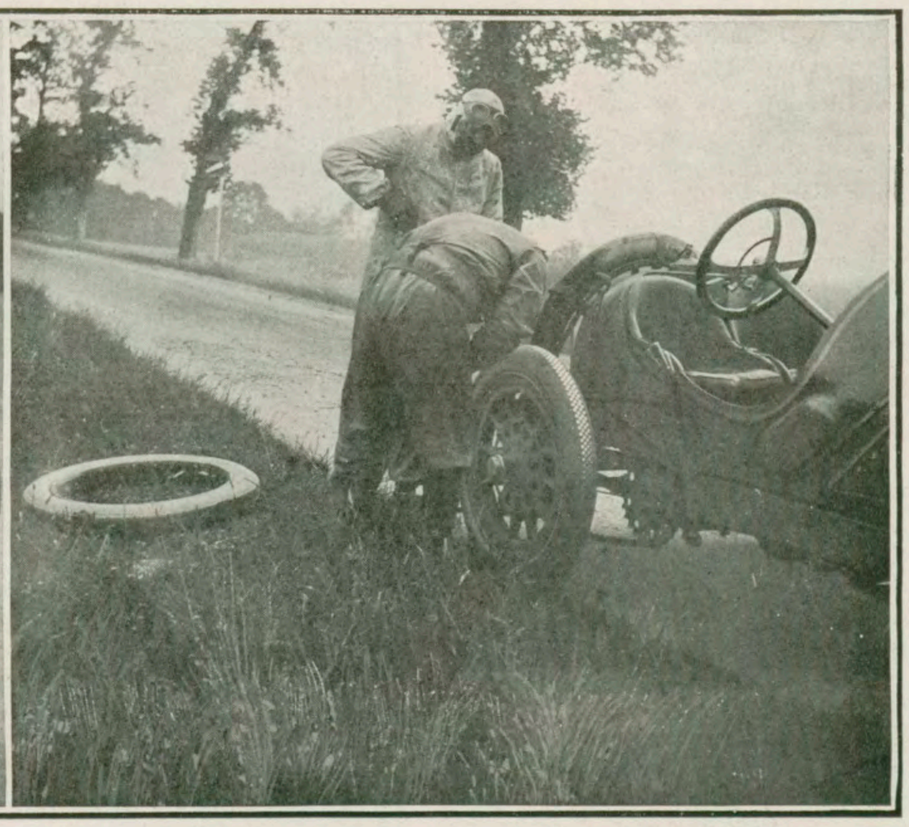
Le canon du départ.

L'ouverture de la course fut officiellement annoncée par deux coups de canon, tirés à cinq minutes d'intervalle.



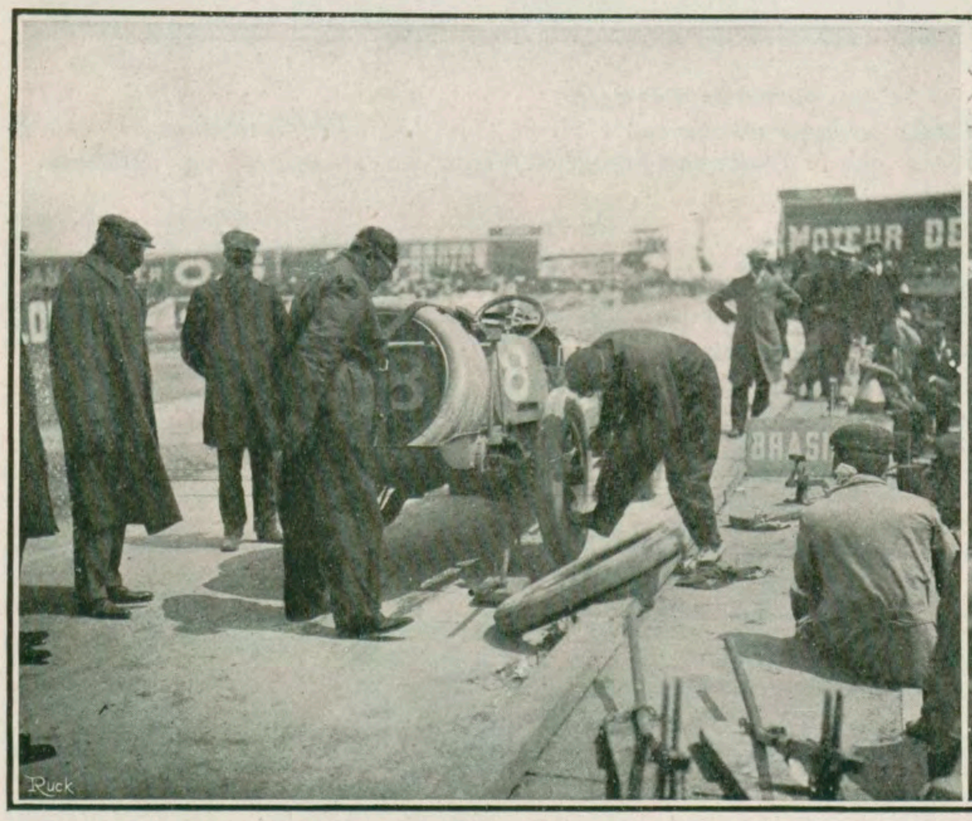
Lautenschlager change un pneu aux tribunes.

Quoique moins handicapés que les nôtres par les accidents de pneumatiques, les étrangers durent changer assez souvent de bandages.



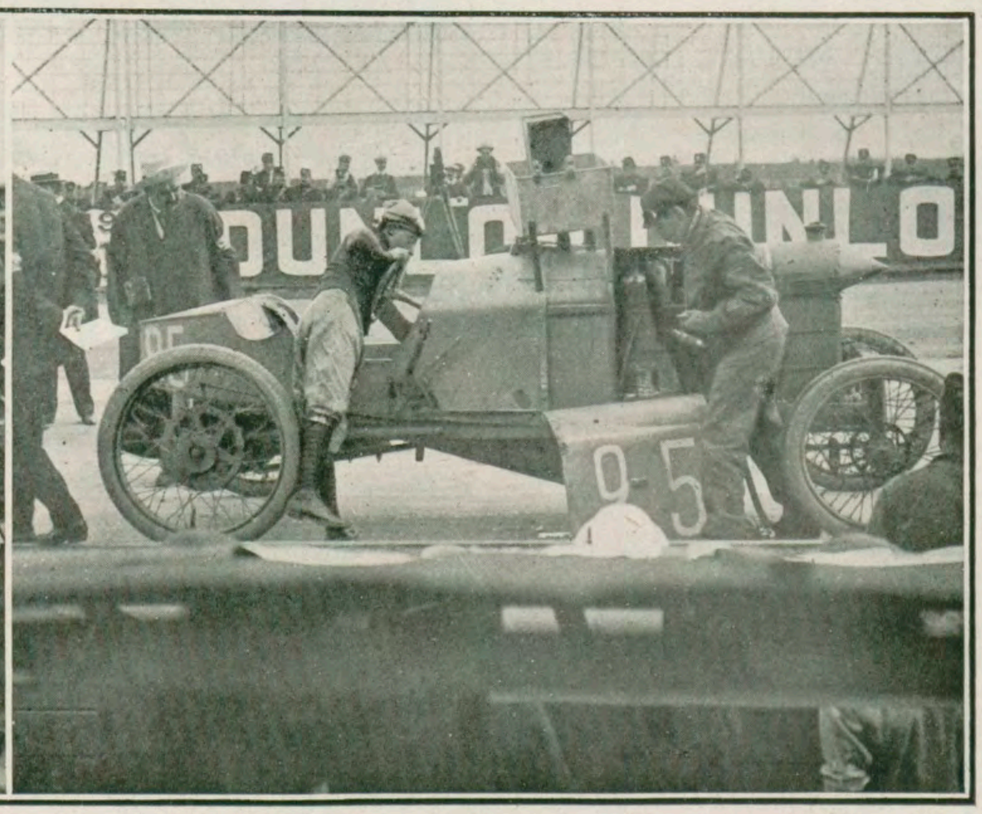
Degrais répare en pleine route.

Quand il fallait procéder au changement de bandages en pleine route l'opération était plus longue et plus ennuyeuse.



Théry au ravitaillement.

Le vieux champion contemple d'un air placide qui dissimule son impatience, son mécano en train de replacer une jante amovible.



Sizaire arrêté aux tribunes.

A la fin du premier tour, Sizaire fit un brusque arrêt devant les tribunes et plongea soudain dans son moteur, pour repartir aussi brusquement.

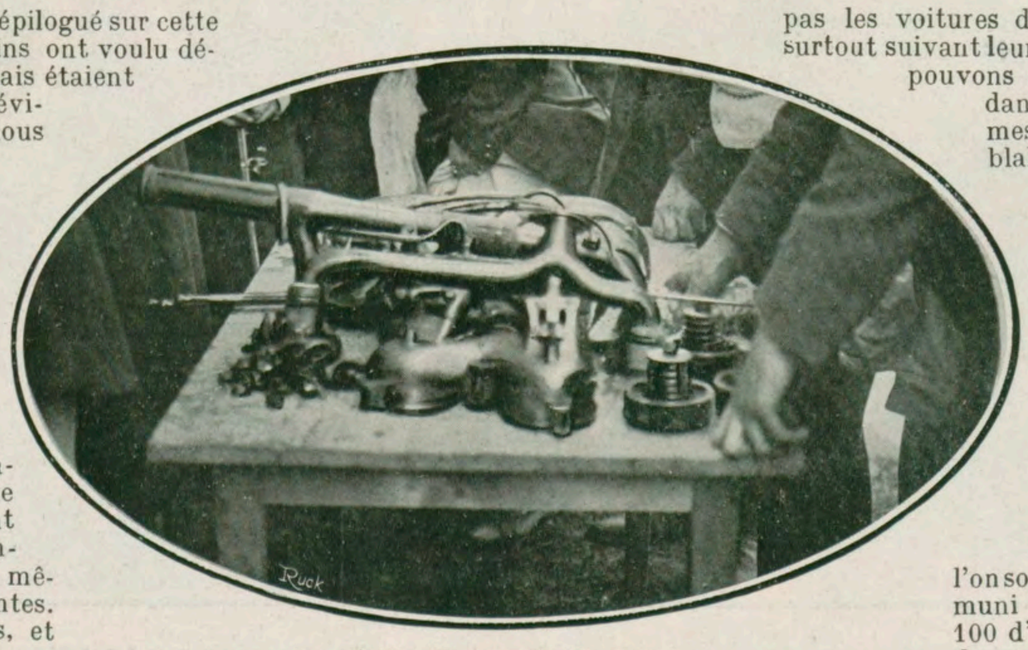
Les pneumatiques On a beaucoup épilogué sur cette course, et certains ont voulu démontrer que, malgré tout, les Français étaient vainqueurs. Ne discutons pas l'évidence, et soyons beaux joueurs : nous sommes battus et bien battus.

Le classement s'est fait sur un point un peu spécial, peut-être, la meilleure utilisation des pneus, mais tel qu'il est, il doit être, respecté.

Je m'explique : on a consommé, cette année, une quantité effroyable de bandages, si bien que le bruit a couru un instant que le stock de Michelin serait épuisé avant la fin de l'épreuve. Les Français ont changé plus de bandages que les Allemands, et, de ce chef, ont été mis en retard. Mais les vainqueurs avaient, non seulement les mêmes pneus, mais encore les mêmes jantes. Ils ont mieux utilisé leurs pneus, et voilà tout.

La seule restriction à faire au résultat brutal du tableau d'affichage est que les temps des concurrents ne classent pas les voitures dans l'ordre de leur valeur, mais surtout suivant leur voracité en caoutchouc. Nous ne pouvons nous étendre sur cette question dans ce numéro, où la place nous est mesurée, mais nous aurons vraisemblablement l'occasion d'en reparler.

C'est aux jantes qu'est dû l'abandon de Szisz, et peut-être, hélas ! la mort de Cissac : elles étaient trop amovibles, l'événement ne l'a que trop prouvé.



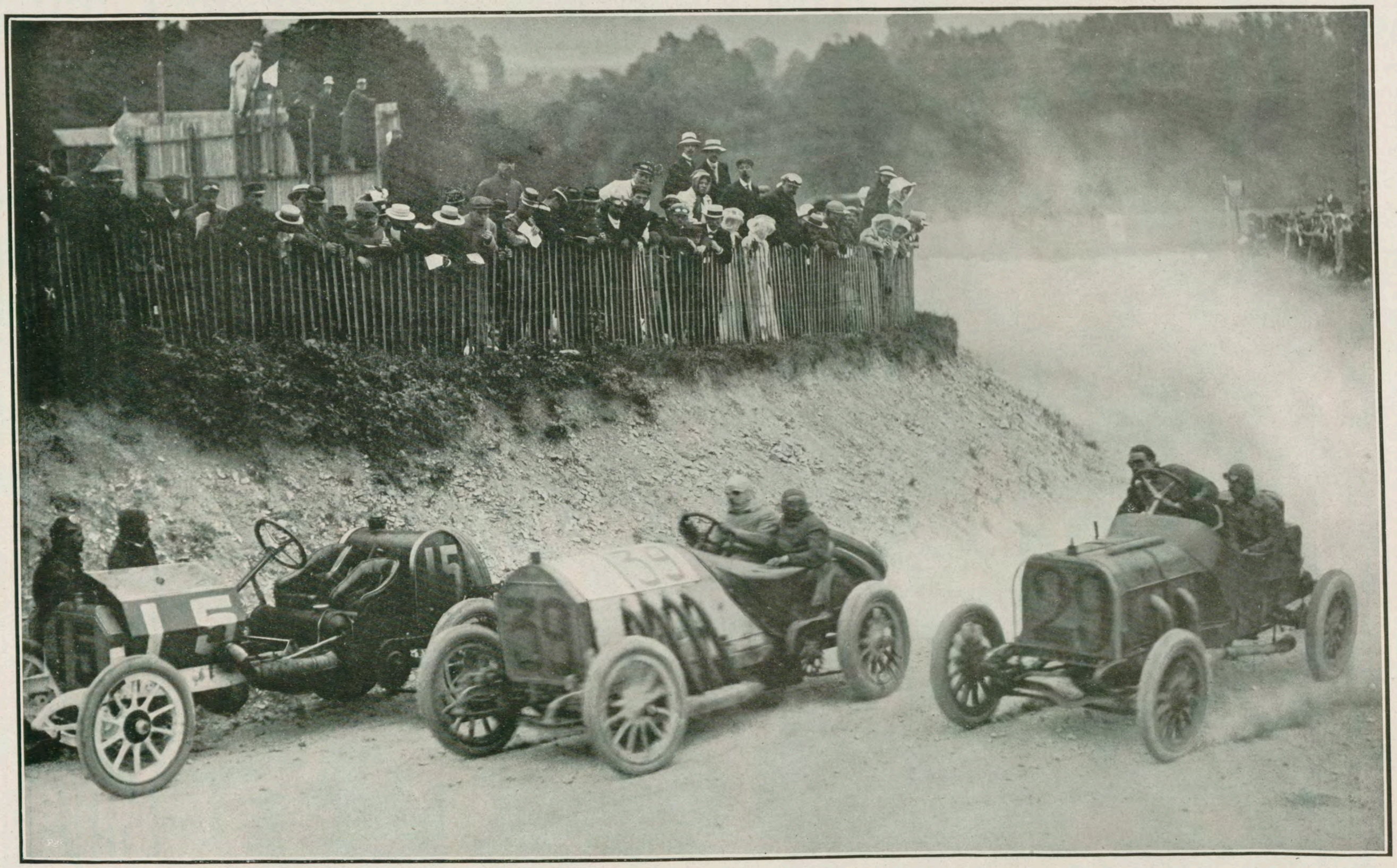
La vérification après la victoire.

Le moteur de la voiture de Lautenschlager fut démonté à l'arrivée, afin de laisser procéder aux vérifications officielles.

Les voiturettes Dans le Grand Prix des Voiturettes, la moyenne atteinte par le premier est de 80 kilom. 500 à l'heure, sur six tours de circuit, soit 462 kilomètres. Nos prévisions les plus optimistes été réalisées par cette vitesse, est réellement remarquable, si l'on songe que l'engin qui l'a obtenue était muni d'un moteur monocylindrique de 100 d'alésage. Les monocylindres ont, du reste, emporté les premières places, grâce aux longues courses, et surtout aux très grandes vitesses de piston qu'on a pu réaliser.

H. Petit.

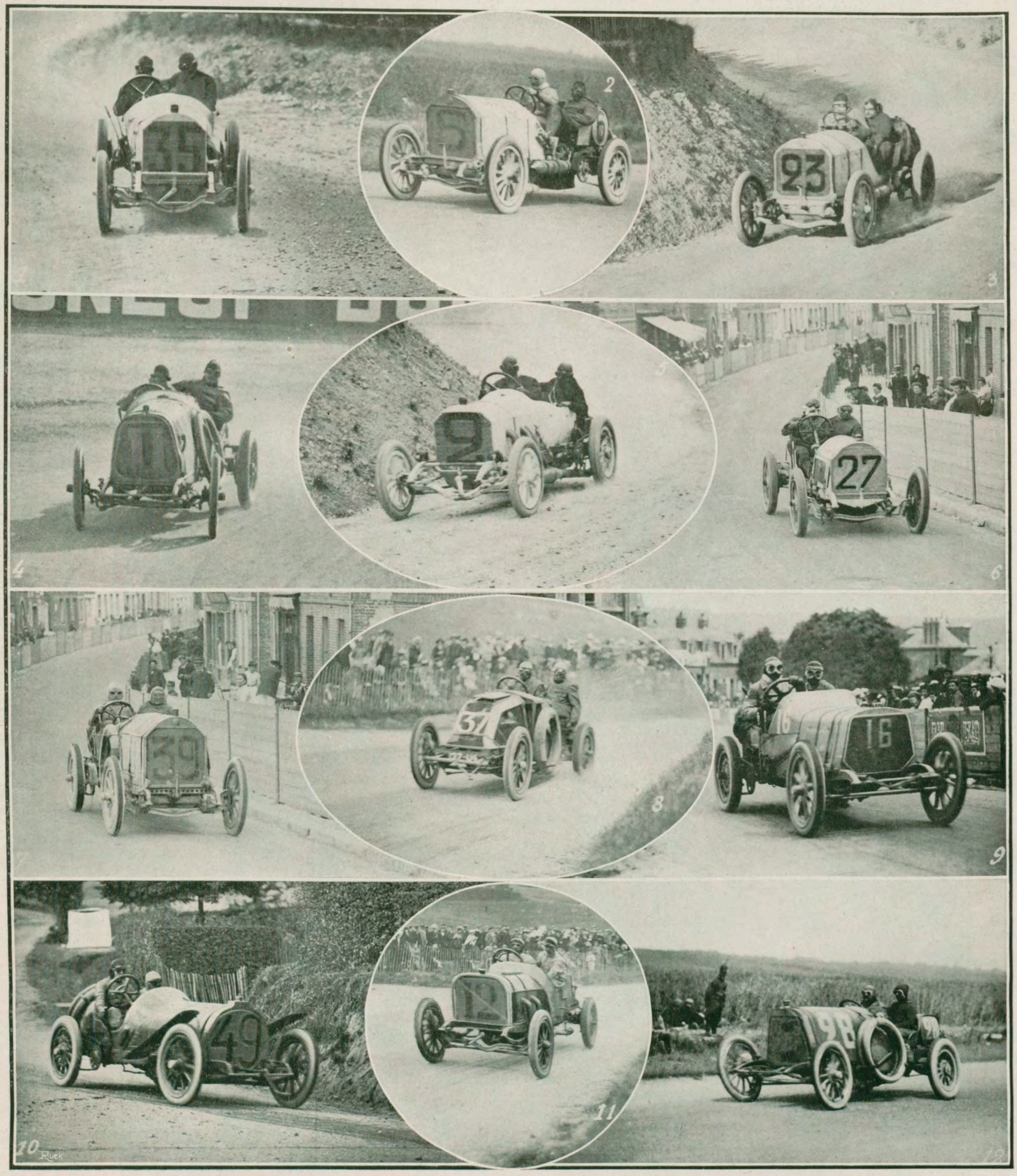
UN VIRAGE TERRIFIANT



STRANG, ERLE ET HENRI FOURNIER AU VIRAGE DE LONDINIÈRES

Henri Fournier (29) arrive en trombe au virage de Londinières et s'engage à l'extérieur, alors que la route, assez étroite en cet endroit, est déjà occupée par Erle (39) et par Strang (15), arrêté juste à l'entrée du virage. Erle finira septième (pneus Michelin, magnéto Bosch), et H. Fournier, vingtième. (Pneus Michelin, magnéto Bosch.) Ce passage foudroyant jeta la terreur dans tout le public attiré cependant en foule par le secret espoir d'un accident et qui ne pouvait comprendre comment ces voitures passant roue à roue ne s'accrochaient point. Un spectateur, affligé d'une maladie de cœur, ne put surmonter son émotion et tomba subitement à terre, en assistant à ce spectacle terrifiant. Il fut transporté à l'ambulance, où le docteur ne put que constater son décès. Ce fut le seul accident des deux journées au virage de Londinières.

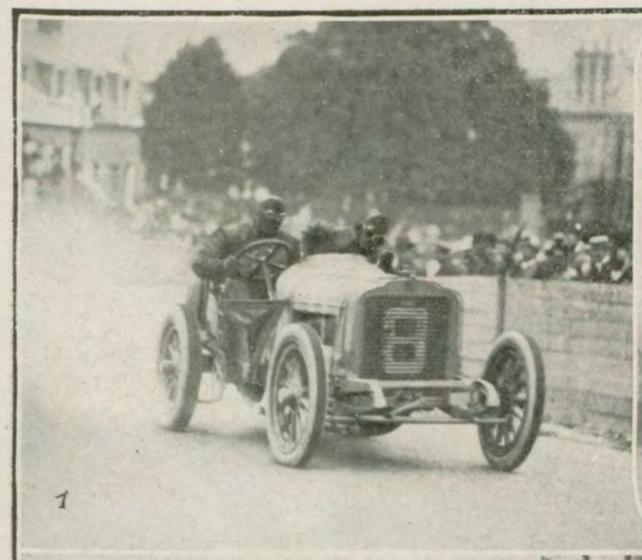
SUR LA ROUTE & LES LAURÉATS

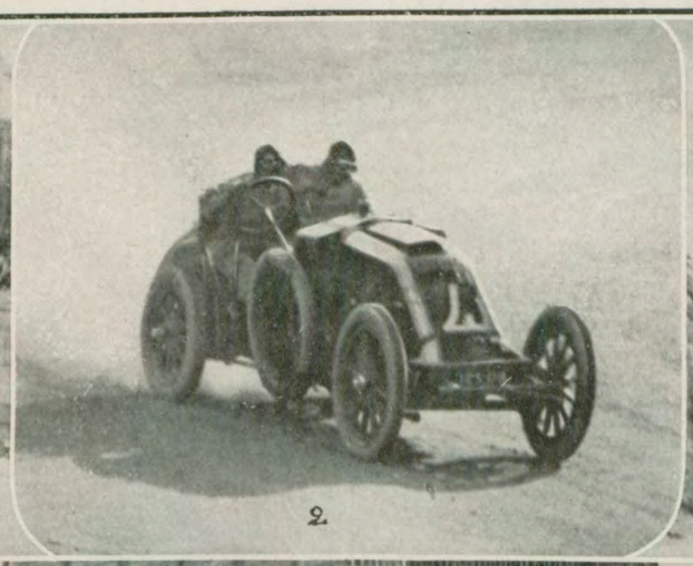


1. Lautenschläger, 1er, en 6 h. 55 m. 43 s. 4/5. (Pneus Michelin, magnéto Bosch.) — 2. Hémery, 2e, en 7 h. 4 m. 24 s. (Pneus Michelin, magnéto Bosch.) — 3. Hanriot, 3e, en 7 h. 5 m. 13 s. (Pneus Michelin, magnéto Bosch.) — 4. Rigal, 4e, en 7 h. 30 m. 30 s. 3/5. (Pneus Michelin, magnéto Bosch.) — 5. W. Poegge, 5e, en 7 h. 32 m. 31 s. (Pneus Michelin, magnéto Bosch.) — 6. Jörns, 6e, en 7 h. 39 m. 49 s. (Pneus Continental, magnéto Bosch.) — 7. Erle, 7e, en 7 h. 43 m. 21 s. (Pneus Michelin, magnéto Bosch.) — 8. Dimitri, 8e, en 7 h. 54 m. 12 s. (Pneus Michelin, magnéto Bosch.) — 9. Heath, 9e, en 7 h. 55 m. 36 s. (Pneus Michelin.) — 10. Perpère, 10e, en 7 h. 59 m. 7 s. 2/5. (Pneus Michelin, magnéto Bosch.) — 11. Cagno, 11e, en 8 h. 7 m. 56 s. (Pneus Michelin, magnéto Bosch.) — 12. Gabriel, 12e, en 8 h. 11 m. 41 s. (Pneus Michelin, magnéto Bosch.)

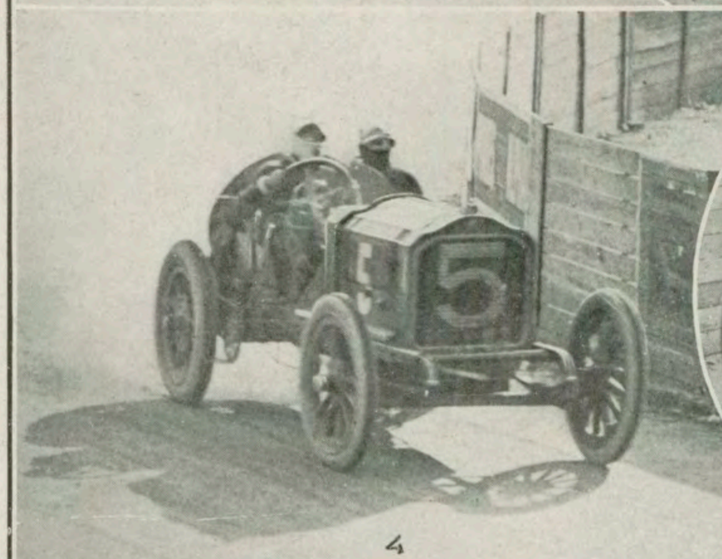
De même que 1907 avait été l'année des Italiens, 1908 fut l'année des Allemands, qui parvinrent à prendre les trois premières places et à classer six voitures dans les sept premières. Le premier Français arrive quatrième, le premier Italien, onzième, et le premier Anglais, dix-huitième. Les voitures françaises étaient pourtant les plus vites du lot, mais elles furent retardées par de nombreux accidents de pneumatiques.

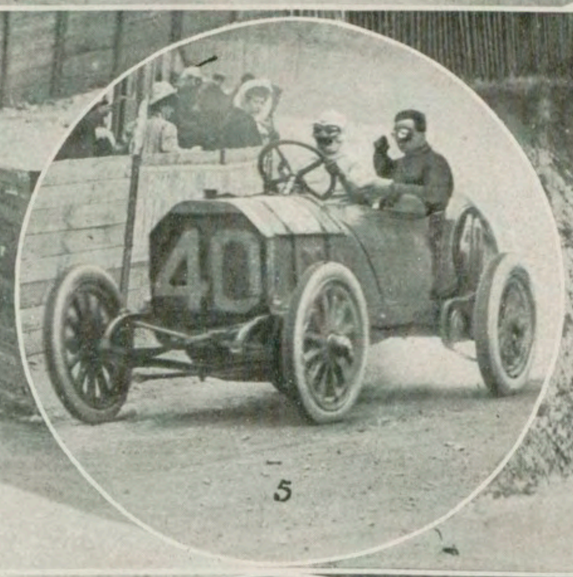
CEUX QUI N'ONT PAS FINI

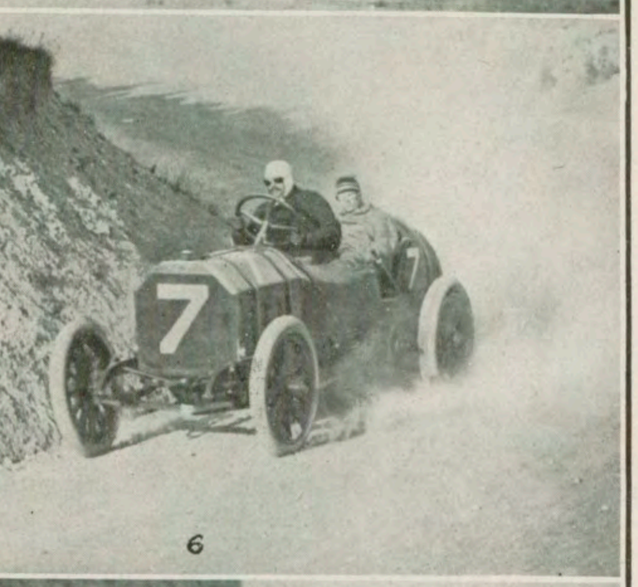

1


2

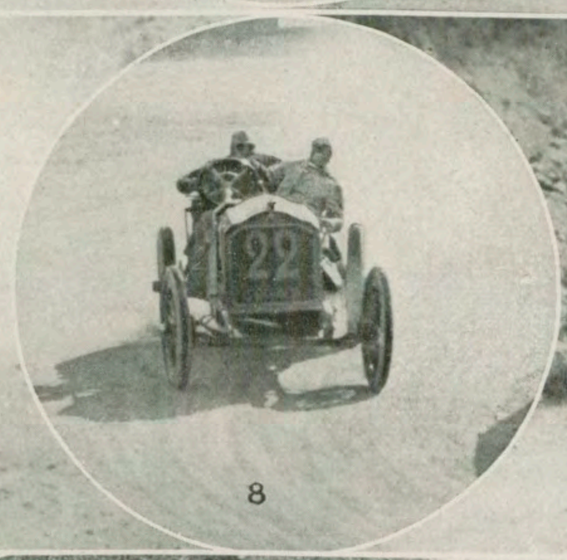
3


4

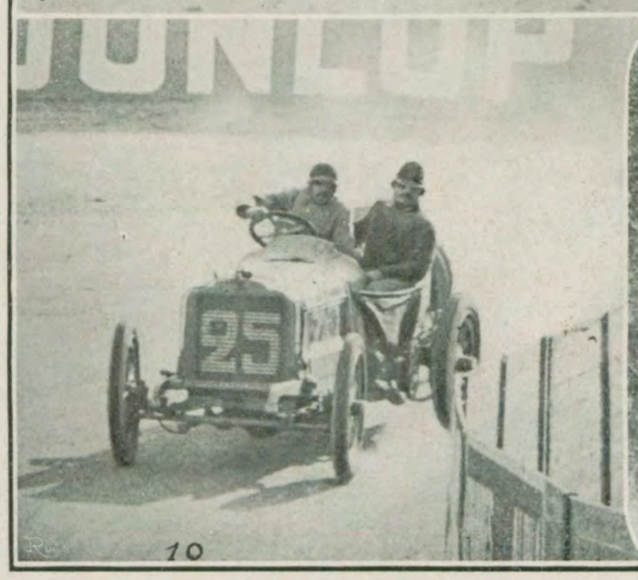

5

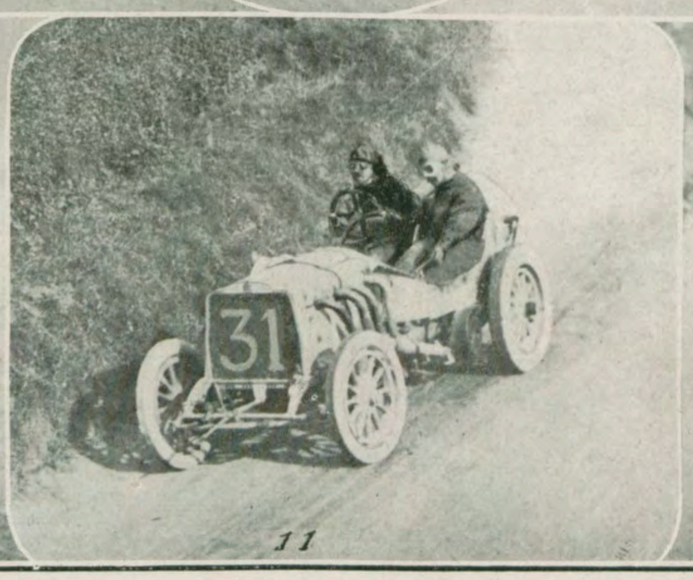

6

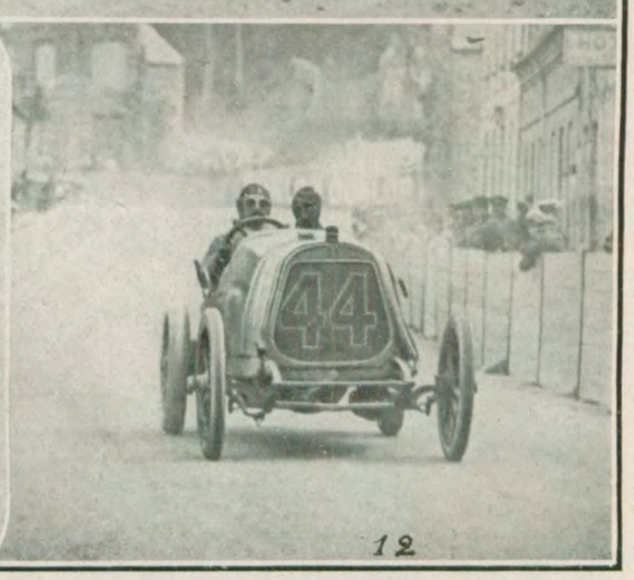
7


8

9


10

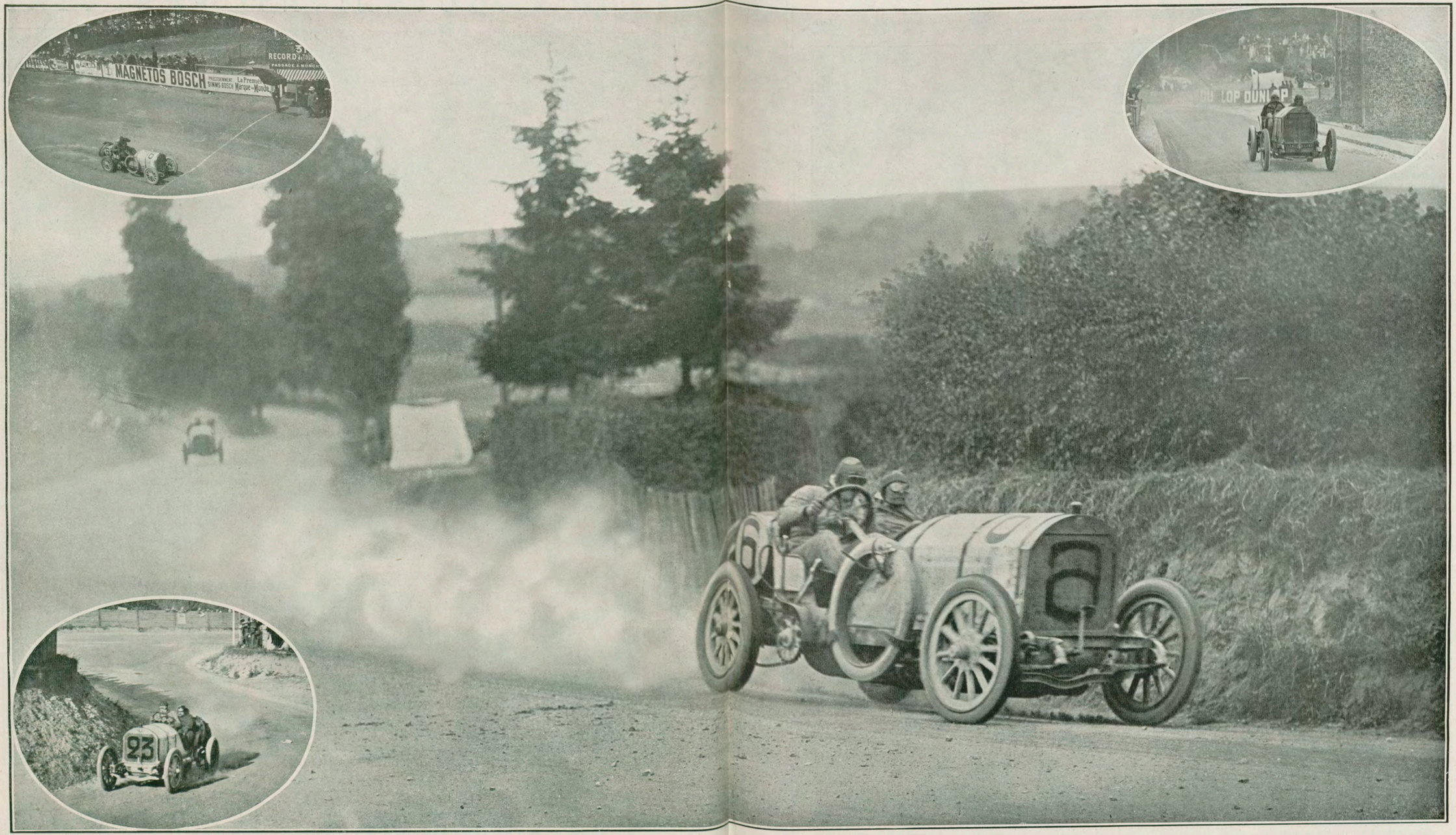

11


12

1. Théry, qui faisait sa rentrée, a abandonné au dernier tour, alors qu'il était quatrième. — 2. Szisz a dû s'arrêter, par suite de la rupture d'une roue. — 3. Nazzaro a abandonné au cours du second tour, par suite de la rupture du vilbrequin. — 4. Duray s'est arrêté au quatrième tour. — 5. Wagner a abandonné au quatrième tour. — 6. Lancia a abandonné au second tour. — 7. Minoïa s'est arrêté au cours du troisième tour. — 8. Rougier a renoncé à la lutte pendant le second tour. — 9. Bablot ne s'est avoué vaincu qu'au cours du dernier tour. — 10. Baras a abandonné pendant le troisième tour. — 11. Robin, remplaçant de Jarrott, pour ses débuts, s'est retourné au premier tour. — 12. Hautvast s'est arrêté, alors qu'il était bien placé, durant le cinquième tour.

La course de 1908 fut la faillite des favoris. Tous les rois du volant, les vainqueurs des grandes épreuves, en qui leurs partisans avaient mis toute leur confiance, appuyée souvent de paris importants, ont dû abandonner les uns après les autres. Le vainqueur est un nouveau, qui tenait pour la première fois le volant en course. Il était auparavant mécanicien de Salzer.

LA PERFORMANCE DES BENZ AU GRAND PRIX DE L'A. C. F.

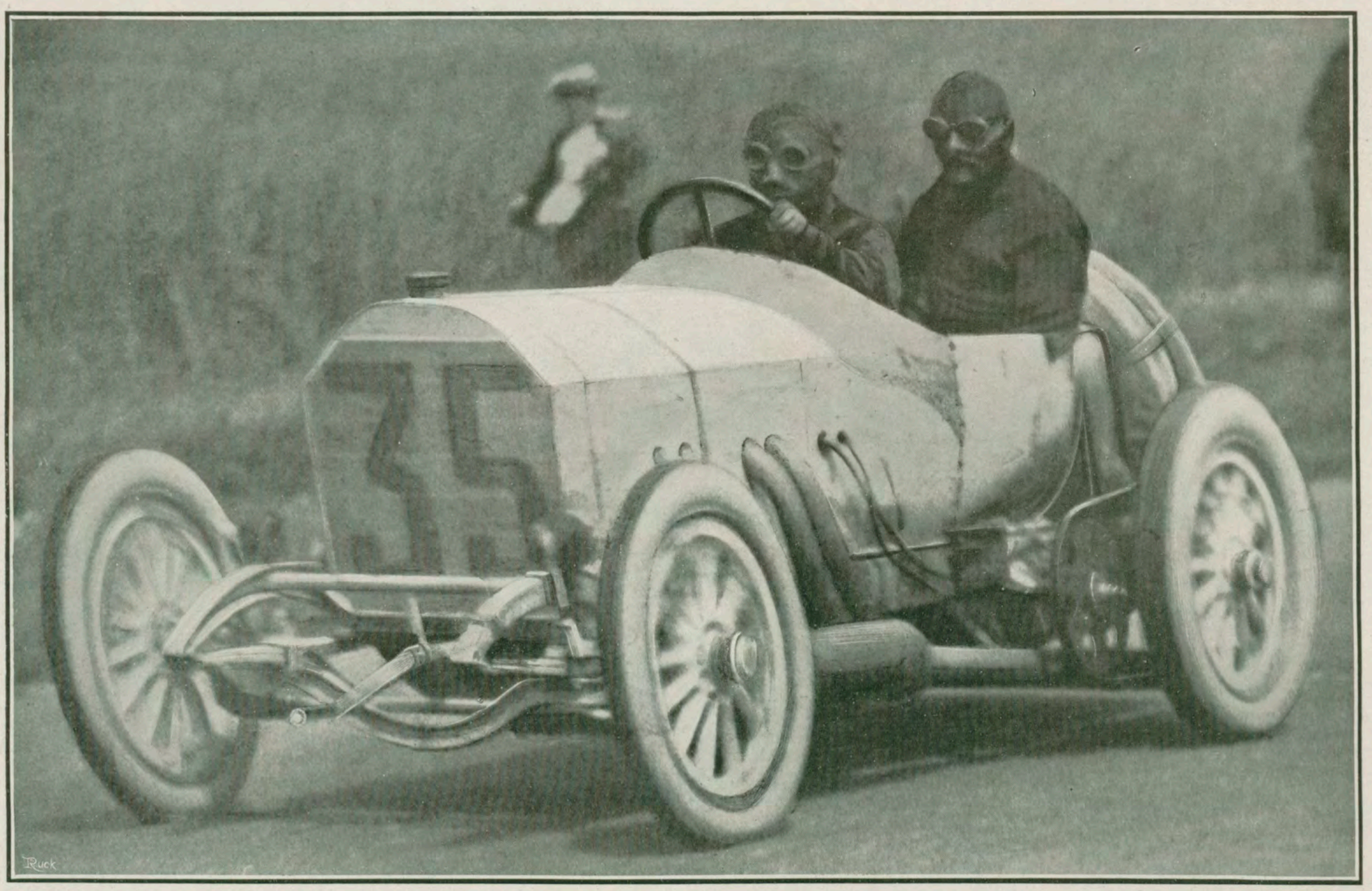


UN VIRAGE D'HÉMERY AU PONT D'EU

Le résultat brutal de la performance d'Hémery dans le Grand Prix de l'A. C. F. est merveilleux, puisqu'il a terminé second, en 7 h. 4 m. 24 s. Mais ce qui fut magnifique, c'est l'énergie farouche dépensée par ce roi du volant. A l'avant-dernier tour, un verre de ses lunettes fut brisé par un caillou et les éclats de verre lui pénétrèrent dans les yeux. Malgré ce terrible handicap, il réussissait à faire terminer sa Benz seconde, à moins de 9 minutes du vainqueur. Pendant ce temps, ses compagnons d'écurie prenaient les autres places d'honneur. Hanriot (23) terminait troisième, en 7 h. 5 m. 13 s., et Erle (39) se classait septième, en 7 h. 43 m. 21 s. Les trois Benz remportaient donc la Coupe de Régularité offerte par le Petit Journal, *avec 12 points. Ce fut la seule marque qui réussit à se classer pour cette coupe. (Pneus Michelin, Magn. Bosch.) En haut, à gauche, Hémery franchissant la ligne d'arrivée au 10e tour.*

LES VITESSES DE 1908

Résultats en apparence contradictoire, les voitures, incontestablement plus vites que l'an dernier, ont fait un temps inférieur à celui de 1907



Lautenschlager en vitesse, un kilomètre avant la Fourche.

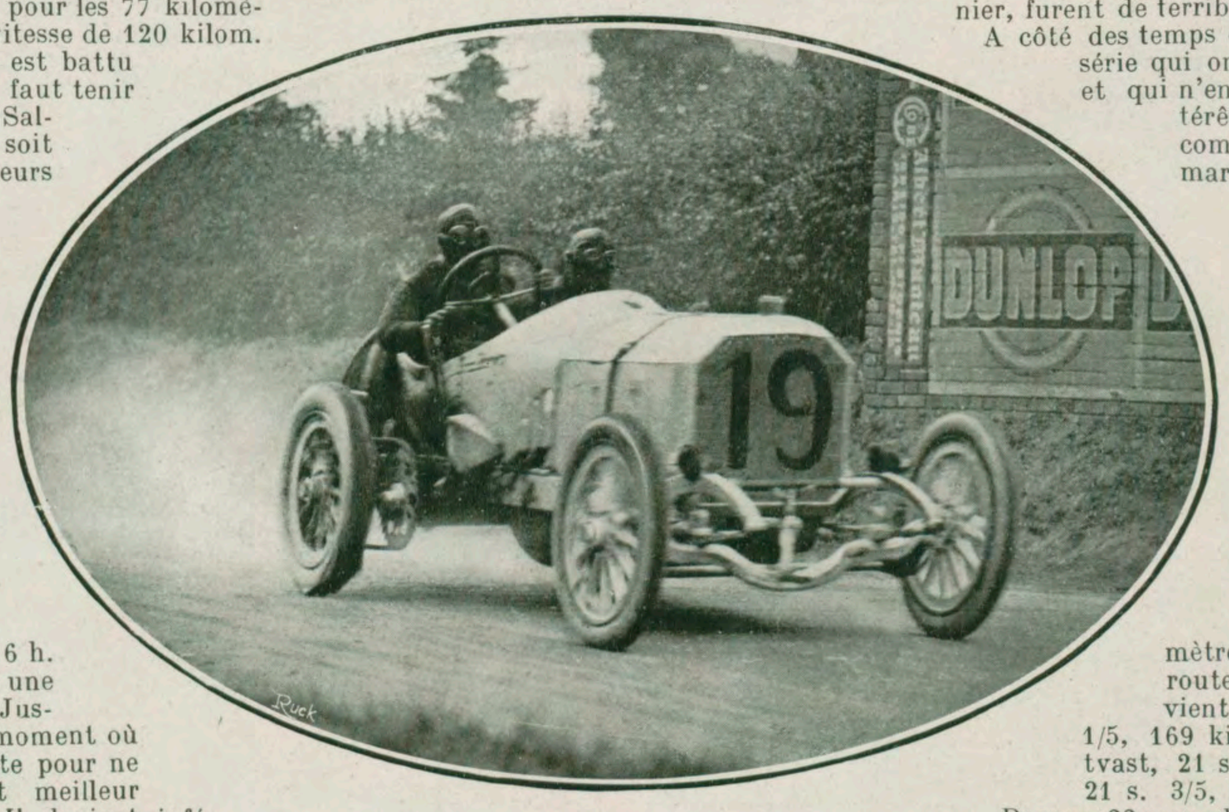
Lautenschläger, le vainqueur du Grand Prix, a couvert les 769 kilom. 880 du parcours en 6 h. 55 m. 43 s. 4/5, ce qui représente une vitesse moyenne de 111 kilom. 276 à l'heure, inférieure à celle obtenue l'an dernier par Nazzaro sur le même circuit, 113 kilom. 621.

Si l'on considère les deux séries de tableaux que publie, dans le présent numéro, notre collaborateur H. Petit, on ne peut s'empêcher de faire immédiatement deux remarques :

1° Les voitures étaient plus rapides cette année qu'en 1907. En effet, le meilleur temps de l'an dernier, fait au neuvième tour par Nazzaro, était de 38 m. 24 s. pour les 77 kilomètres, ce qui représente une vitesse de 120 kilom. 311 à l'heure. Or, ce temps est battu dès le premier tour — et il faut tenir compte du démarrage — par Salzer, qui atteint 36 m. 31 s., soit 126 kilom. 794. Ce sera d'ailleurs le record. L'an dernier, au premier tour, Wagner n'avait pu faire mieux que 39 m. 5 s. Le temps de Nazzaro est, en outre, battu au premier tour par huit concurrents ;

2° La moyenne fut moins bonne que l'an dernier. En effet, Lautenschläger, le gagnant, couvre les 769 kilom. 880 du parcours en 6 h. 55 m. 43 s. 4/5, ce qui représente une vitesse moyenne de 111 kilom. 276 s. à l'heure. L'an dernier, Nazzaro avait mis 6 h. 46 m. 43 s., atteignant une moyenne de 113 kilom. 621. Jusqu'au cinquième tour, au moment où Lautenschläger prend la tête pour ne plus la quitter, le temps est meilleur que celui de l'an dernier. Il devient inférieur au sixième tour, et la différence s'accentue jusqu'à atteindre 9 minutes au dixième.

Il faut reconnaître que, pendant une bonne moitié du parcours, les concurrents, cette année, furent gênés par un vent qui soufflait en tempête; mais c'est certainement le temps perdu en changement de bandages qui vint diminuer aussi fortement la moyenne. Les voitures furent victimes de leur vitesse même. La température extérieure était plutôt favorable aux pneumatiques, mais la vitesse et le poids des voitures, qui dépasse de 2 à 300 kilos le poids de l'an dernier, furent de terribles dévoreurs de pneus.



Salzer en vitesse.

Salzer a fait le meilleur temps sur un tour, 36 m. 31 s., 126 k. 974 à l'heure, battant le record de Nazzaro de l'an dernier, 38 m. 24 s., correspondant à une vitesse de 120 kilom. 311.

A côté des temps officiels, il en est une autre série qui ont été pris officieusement, et qui n'en présentent pas moins d'intérêt. Ils nous permettent de comparer les vitesses au démarrage et en palier. Les premiers furent pris, sur les 300 premiers mètres, par notre collaborateur C. Faroux. Ils donnent : Rigal 13 secondes, Hautvast 13 s. 1/5, Lautenschläger et Poegge 13 s. 3/5, Gabriel 13 s. 4/5, Théry et Wagner 14 secondes.

Quoiqu'il faille tenir compte de la virtuosité du conducteur, on constate cependant que deux voitures françaises sont en tête Elles sont également en tête sur le kilomètre en palier, repéré sur la route d'Eu à Dieppe. Rigal vient encore en tête, avec 21 s. 1/5, 169 kilom. 810, suivi de Hautvast, 21 s. 2/5, Salzer et Gabriel, 21 s. 3/5, Lautenschläger, 21 s. 4/5, Poegge 22 secondes, Duray, Hanriot, Baras, Wagner, Bablot, 22 s. 1/5. Tous ces temps donnent une moyenne supérieure à 160 à l'heure. Il ne faudrait pas tirer de ces chiffres trop de conclusions mais ils permettent d'utiles réflexions. MARCEL VIOLLETTE.

Leurs têtes après la course

1. Au cours du neuvième tour, un caillou brisa les lunettes d'Hémery et les éclats de verre entrèrent dans l'œil droit du malheureux, qui, au ravitaillement, dut se faire panser sommairement avant de reprendre son volant, pour terminer second héroïquement. — 2. Lautenschlager, après sa victoire, le visage ruisselant de sueur, de goudron et de poussière, se fait photographier, quoique n'étant pas à son avantage. — 3. Après leur abandon, Wagner et Nazzaro se content leurs peines. — 4. Le doux géant Hanriot après la course, où il s'est classé troisième.

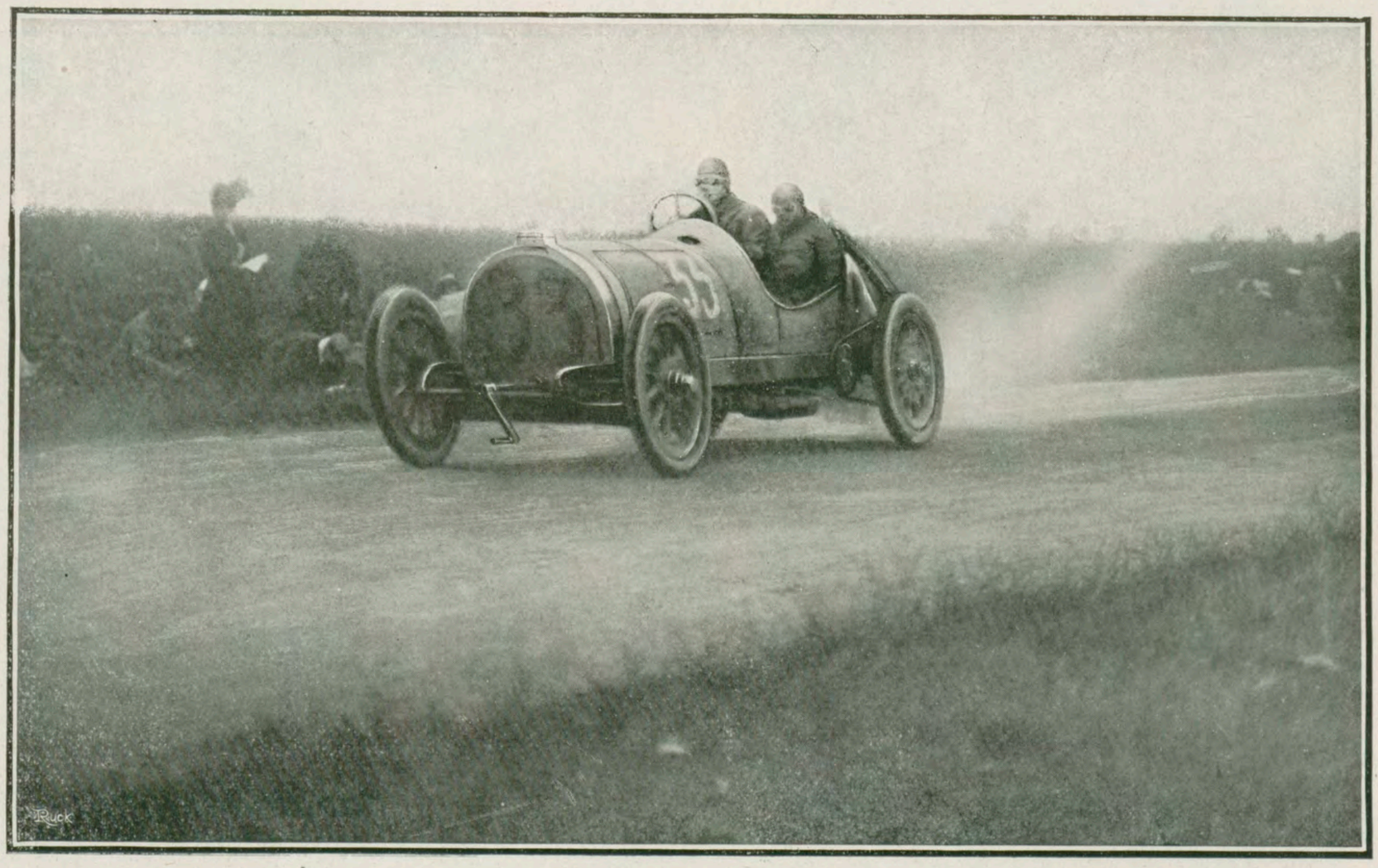
UN GLORIEUX DÉBUT

La maison Germain, pour la première fois, vient de mettre en ligne des grosses voitures dans le Grand Prix de l'A. C. F. Elles y firent un début splendide.

De nouveau, les trois Germain ont fait preuve, dans le Grand Prix de l'A. C. F. de cette année, d'une régularité maintenant proverbiale.

Jusqu'au cinquième tour, les trois voitures se classaient à quelques secondes de différence; malheureusement, Roch-Brault fils, sur lequel on comptait le plus pour faire le meilleur temps, a été arrêté par un de ces incidents stupides de la route: un essieu faussé le mettait hors de course.

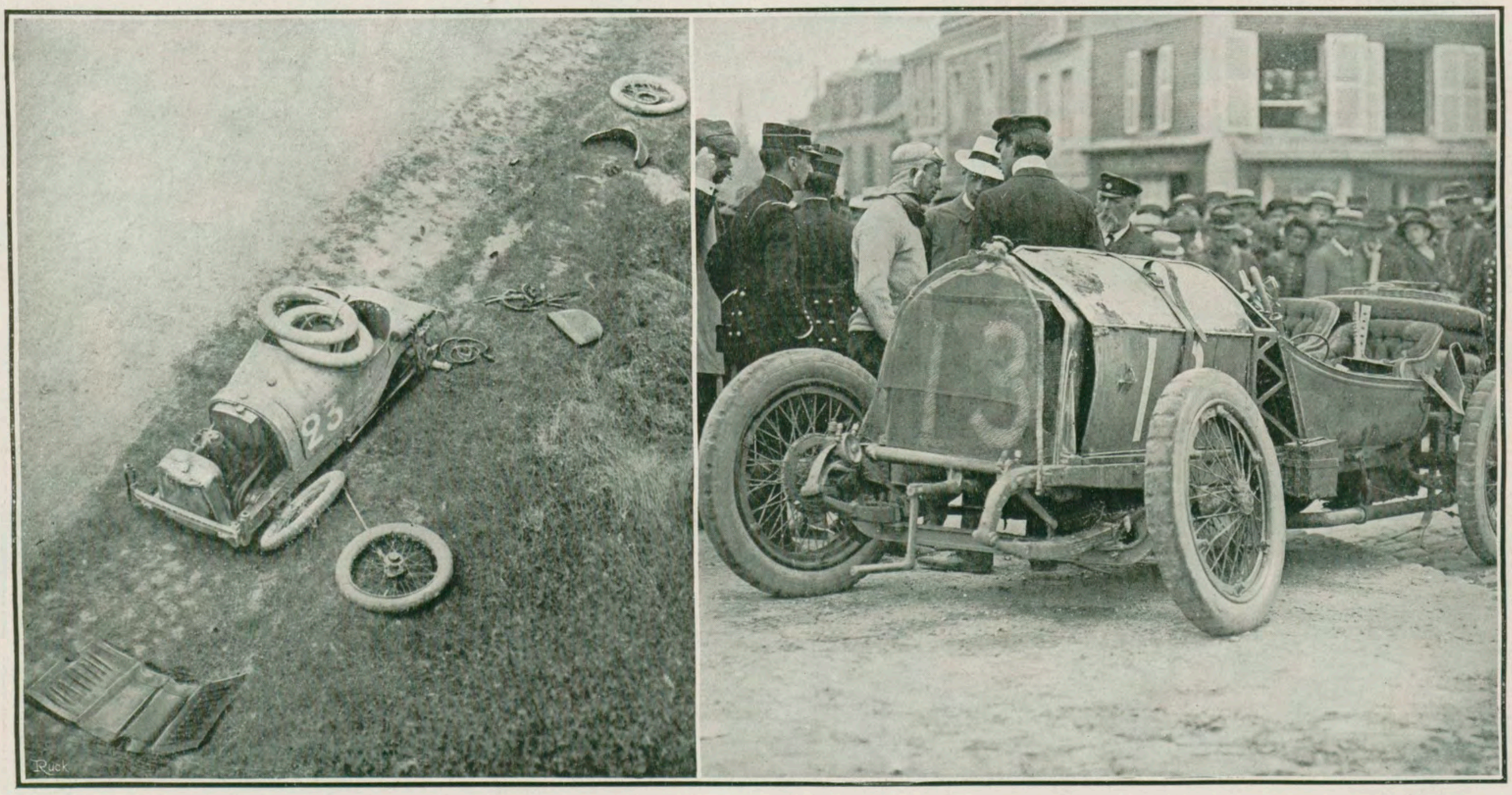
Perpère s'est classé dixième et Degrais, souffrant horriblement des yeux, se place quand même dans les 22 premiers.



Roch-Brault fils à Ancourt.

Roch-Brault fils en ce moment au régiment, avait obtenu une permission pour venir disputer le Grand Prix de l'A.C.F. sur une voiture Germain. Il était parmi les favoris et se maintenait en excellente position lorsqu'un essieu faussé l'obligea de s'arrêter. (Pneus Michelin, magnéto Bosch.)

LES ACCIDENTS



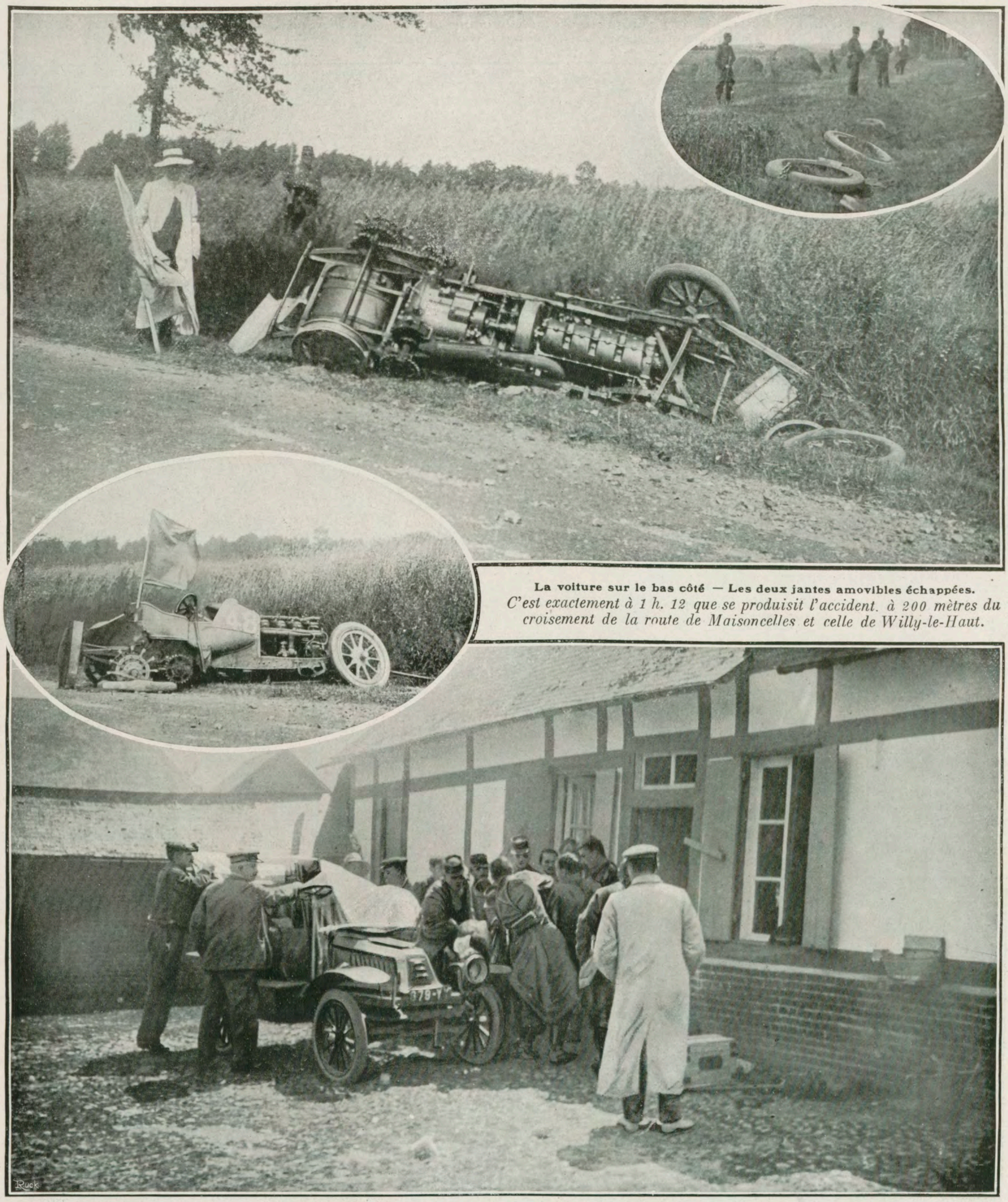
La voiturette de Charlas après l'accident.

On constate d'après les débris de la voiturette de Charlas, que son mécanicien et lui ont bien failli subir le sort des malheureux Cissac et Schaub.

La voiture de Laxen.

En arrivant à la place Mathomesnil à Eu, l'Anglais Laxen, sur sa Weigel, manqua son virage et se retourna, mais sans se faire la moindre contusion.

L'ACCIDENT DE CISSAC



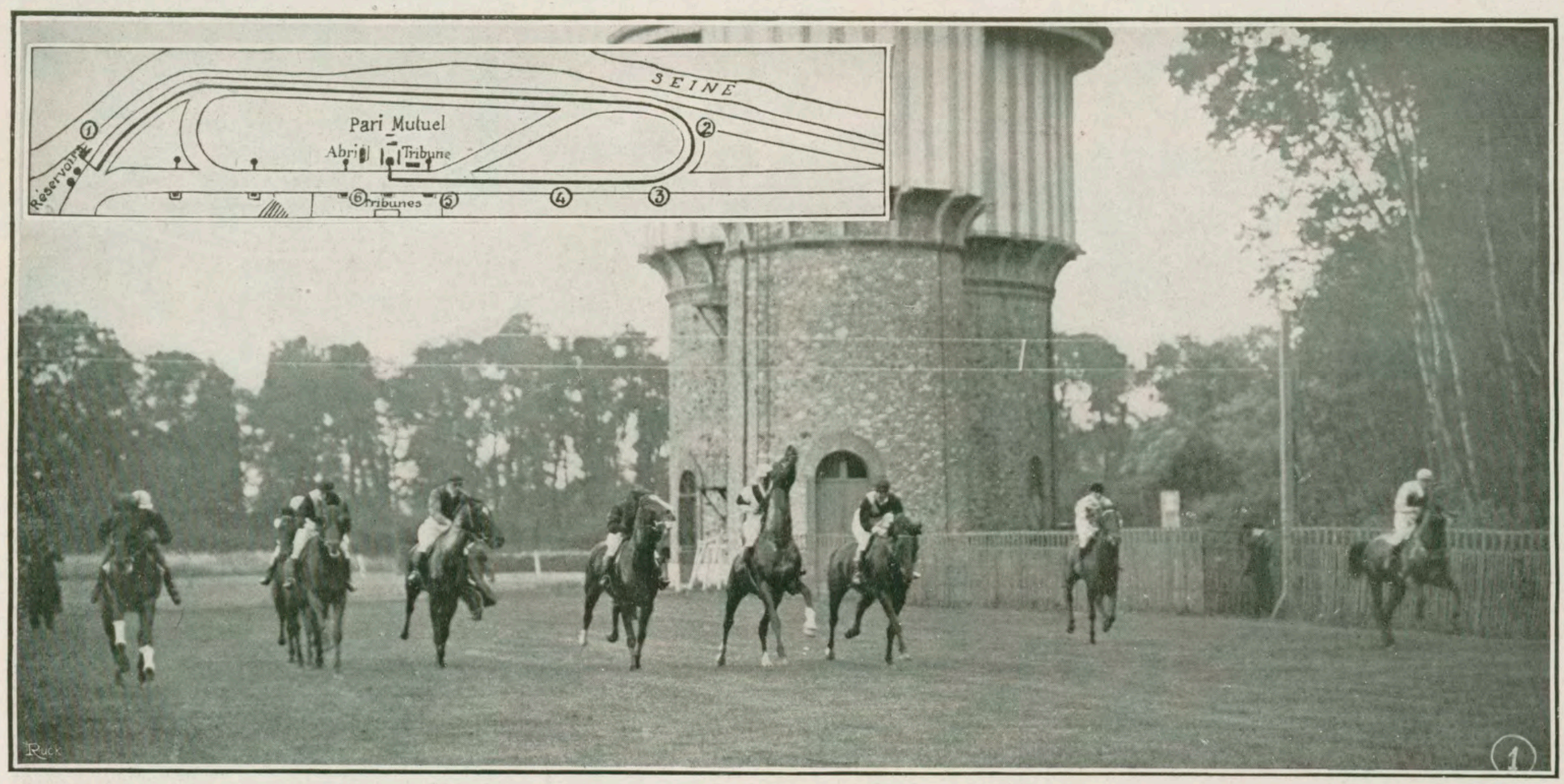
La voiture sur le bas côté — Les deux jantes amovibles échappées.
C'est exactement à 1 h. 12 que se produisit l'accident, à 200 mètres du croisement de la route de Maisoncelles et celle de Willy-le-Haut.

Le transport du cadavre sur la voiturette du correspondant de la *Vie au Grand Air*.
C'est notre correspondant de Rouen, M. Reber, auquel nous devons ces photographies, qui releva l'infortuné Cissac, lequel put murmurer : « Emmenez-moi ! » et perdit connaissance. Il resta dans le coma pendant vingt minutes avant de rendre le dernier soupir. C'est sur la voiturette de M. Reber, que le corps fut transporté de la ferme Bouchaud à Willy-le-Haut à la ferme Porteau à Maisoncelles où celui de Schaub, mort sur le coup, avait été amené.

LE PRIX DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

Par RENÉ RIONDET

La réunion de Maisons-Laffitte a remporté un succès complet, au point de vue mondain aussi bien qu'au point de vue du sport — Une nouvelle victoire de l'écurie Vanderbilt



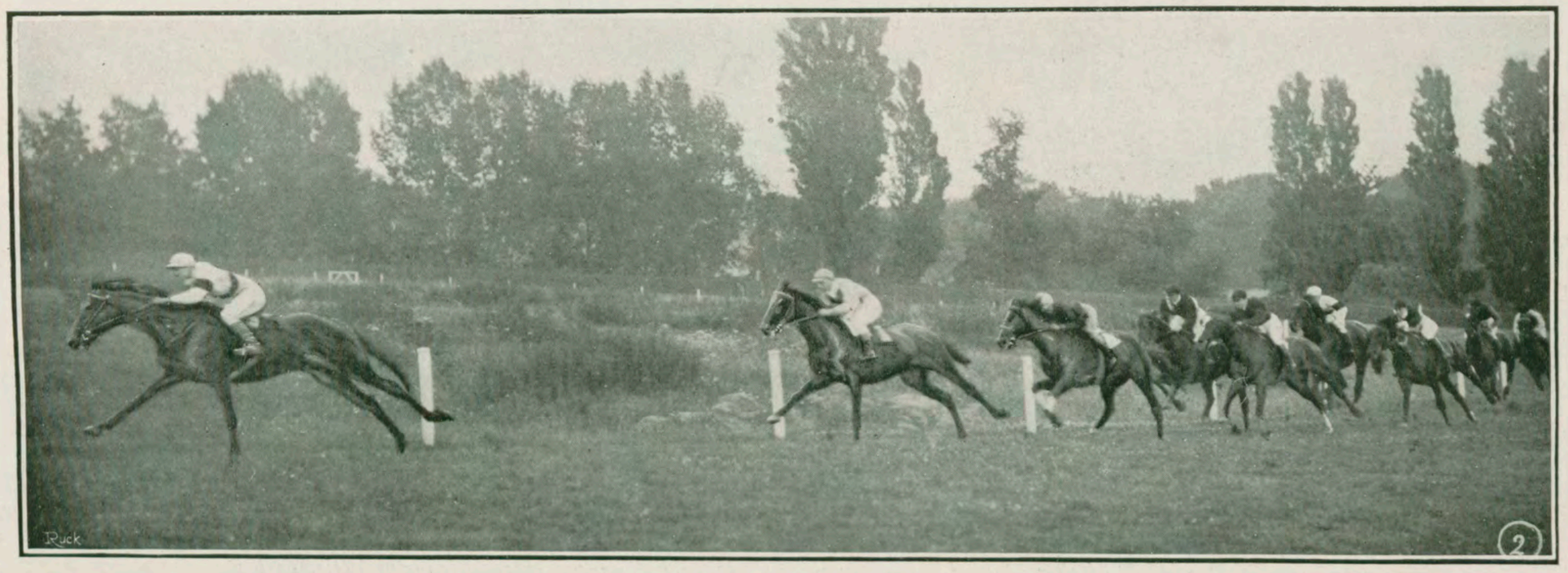
Crill Room. Northeast. Vincent. Anémone II. Biniou. Sea Sick. Moulins la Marche. Claudia. l'Inconnu.

Le lever des rubans.

Le départ a été donné dans d'excellentes conditions. Le plan qui se trouve reproduit dans le haut de la photographie représente le parcours du Prix du Président de la République; des numéros marquent sur la piste la place occupée par les photographes de la Vie au Grand Air *et se reportent aux reproductions ci-contre.*

Par un hasard singulier, la mauvaise chance, cette année, semble s'acharner et prendre plaisir à rendre plus ingrate la tâche des photographes, lors des grandes épreuves. Déjà, pour le Grand Steeple et pour le Grand Prix de Paris, des nuages malencontreux étaient venus obscurcir le ciel, juste au moment de la course; il en a été de même, l'autre jour, et la pluie s'est mise à tomber sournoisement pendant tout le temps que s'est disputé le Prix du Président de la République. Fort heureusement, ce n'était qu'une ondée, probablement l'arrière-garde de l'orage de la matinée; et, à part cette alerte, le soleil a lui joyeusement toute la journée, contribuant ainsi au succès de cette superbe réunion, dont l'éclat a été assuré par le concours d'un public select et rehaussé par la présence du président de la République.

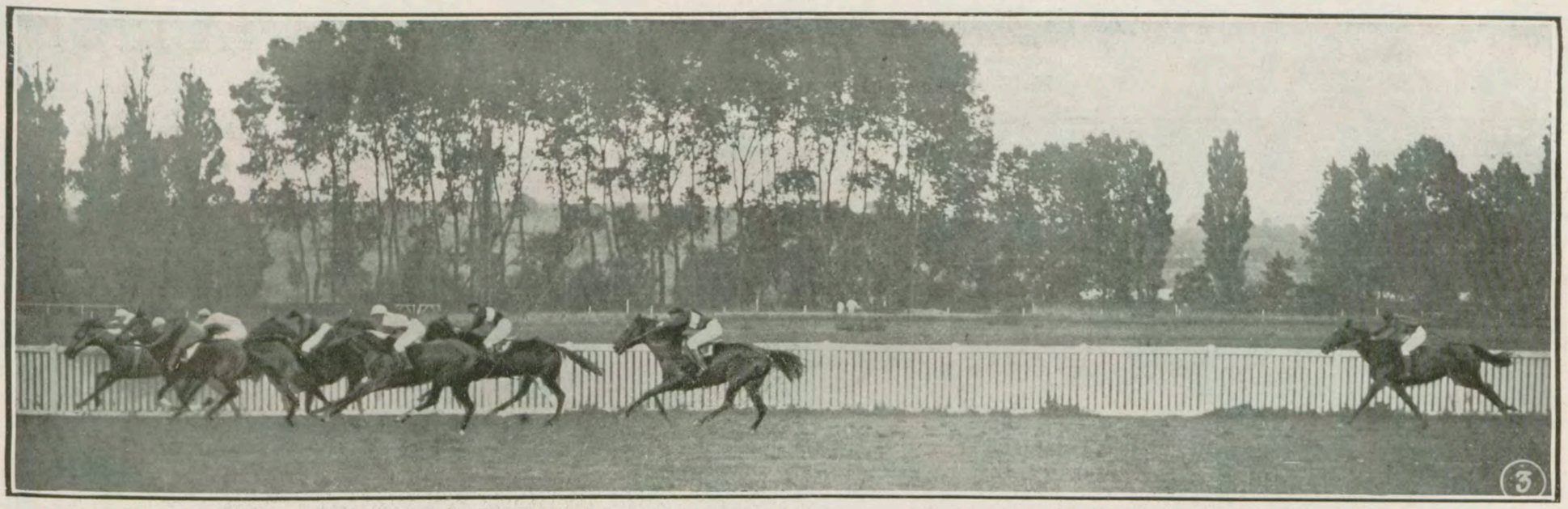
Le sport, par ailleurs, a offert un vif intérêt : la question se posait de savoir quelle serait la génération capable d'affirmer la supériorité de ses représentants : l'épreuve, qui se présente comme une étape normale entre le Grand Prix d'Été et le Grand Prix d'Automne, a répondu nettement aux espoirs que les sportsmen mettaient en elle pour éclaircir leurs doutes. Elle a pleinement réhabilité cette pauvre génération de trois ans, qui, peut-être un peu précipitamment, avait été si décriée jusqu'ici. Le vaillant Moulins la Marche et Vincent représentaient les cinq ans ; Biniou, l'Inconnu, Anémone II et Claudia soutenaient l'honneur des quatre ans; quant aux trois ans, ils comptaient Sea Sick, l'un des gagnants du Derby, Northeast, le gagnant du Grand Prix, et Grill Room. L'écurie Vanderbilt était ainsi représentée, comme dans le Prix du Jockey-Club, par Sea Sick et par Northeast; mais, profitant des enseignements de l'expérience, elle a adopté une nouvelle tactique ; sa richesse en éléments de valeur est telle qu'elle a pu se payer le luxe de faire assurer le train par le héros du Grand Prix lui-même. Comme on



Northeast. l'Inconnu. Grill Room. Vincent. Biniou. Sea Sick. Moulins la Marche.

A l'entrée du tournant.

Peu après le départ, Northeast a pris la tête, menant résolument devant l'Inconnu. Sea Sick se tient encore en expectative au centre du peloton. Quant à Anémone II et à Claudia, elles suivent péniblement, à distance respectueuse de leurs concurrents.



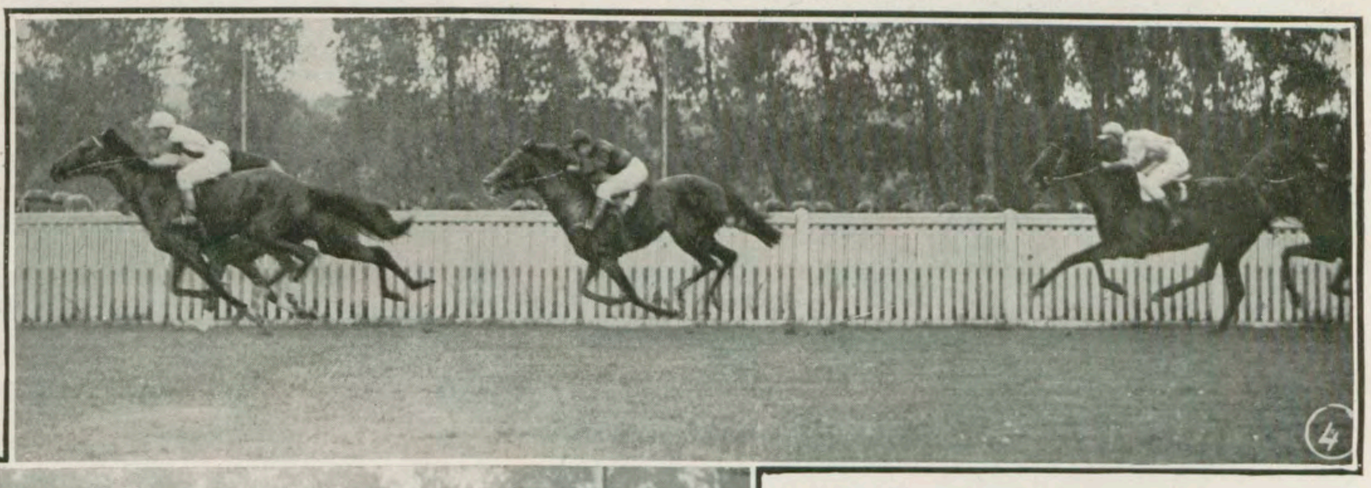
Northeast Grill Room l'Inconnu Biniou Sea Sick Vincent Moulins la Marche Anémone II

A l'entrée de la ligne droite.

Les leaders, Northeast et l'Inconnu, commencent à baisser de pied. Grill Room fait son effort, qui va l'amener momentanément en tête du peloton, tandis que Moulins la Marche cherche à améliorer sa position.

peut le penser, Northeast s'est acquitté de sa tâche de second plan en sujet de premier ordre : le chronomètre a enregistré une vitesse de 2 m. 39 s. Sea Sick, après s'être tenu en sixième position, est venu, à l'entrée de la ligne droite, prendre nettement le meilleur sur Grill Room, qui avait réglé tous les autres concurrents. Biniou, troisième, précédait Vincent et Moulins la Marche.

Ainsi, Sea Sick s'affirme, mieux que dans le Derby, comme l'un des meilleurs



Sea Sick Grill Room Biniou

A 100 mètres du poteau.

Malgré les efforts de Grill Room, Sea Sick conserve nettement l'avantage. Biniou troisième.

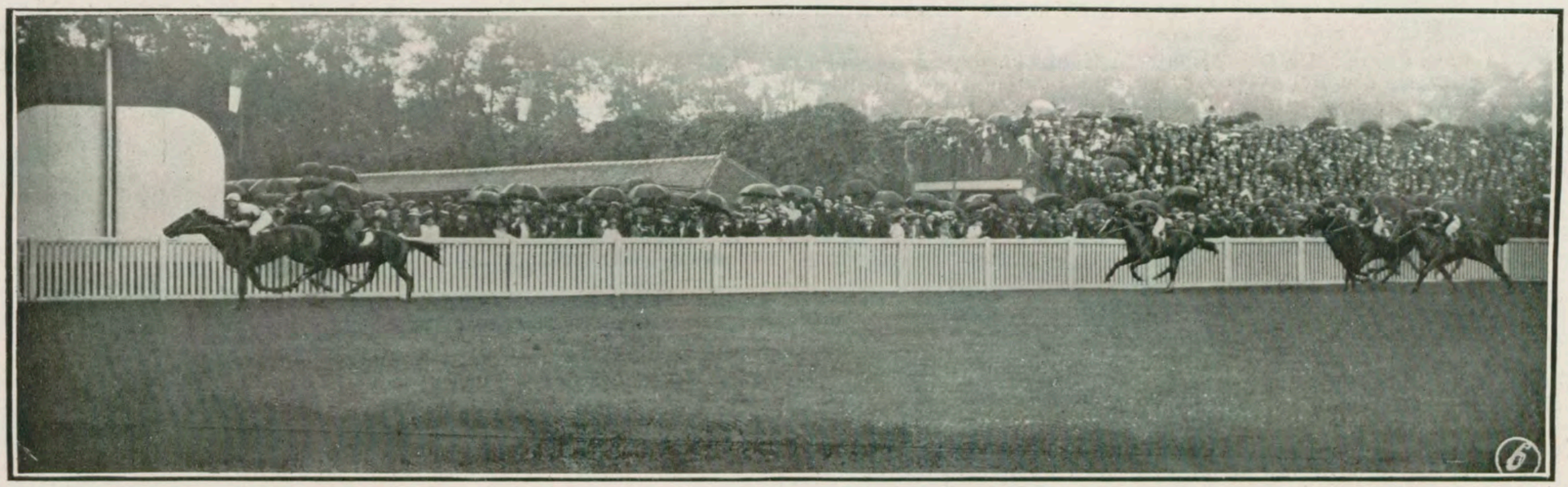
Sea Sick Grill Room Biniou l'Inconnu Vincent

A 300 mètres du poteau.

Dès qu'il se trouve en tête, Grill Room est attaqué par Sea Sick, qui prend immédiatement l'avantage.

de son âge; Northeast, qui n'a pas insisté, une fois son rôle terminé, a pu être, d'autre part, gêné par l'état du terrain alourdi; Grill Room a couru très en progrès. Quant à Moulins la Marche, sa place, sur le même rang que son compagnon d'écurie Vincent, ne correspond pas à son mérite. Il me faut, en terminant, rendre hommage à la science et à l'habileté de l'entraîneur W. Duke : il nous a amené un Sea Sick admirable de condition et ne semblant se ressentir aucunement de l'incident qui avait entravé sa préparation, après la course d'Epsom; quant à Northeast, il était aussi frais que le jour du Grand Prix.

René Riondet.



Sea Sick Grill Room Biniou l'Inconnu

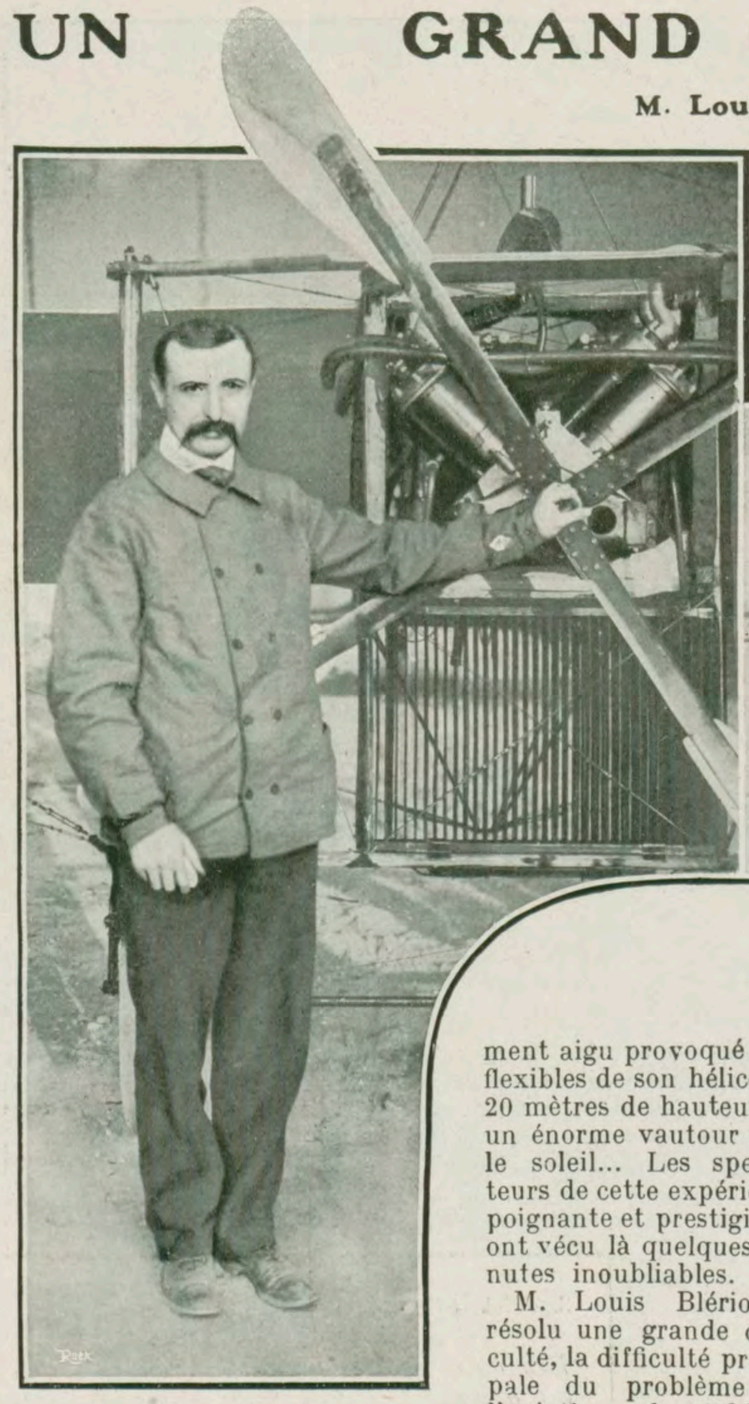
L'arrivée du Prix du Président de la République. (Maisons Laffitte, 100.000 francs, 2.500 mètres.)

Sea Sick gagne par trois quarts de longueur devant Grill Room; Biniou, troisième, à cinq longueurs, devant Vincent et Moulins la Marche. Le brillant vainqueur a confirmé ainsi sa demi-victoire du Derby et réhabilité aux yeux du public la génération de l'année.

UN GRAND PROGRÈS EN AVIATION

M. Louis Blériot vient d'effectuer de remarquables expériences avec son aéroplane monoplan. Il s'est élevé, à diverses reprises, à 18 et 20 mètres de hauteur, avec une stabilité parfaite assurée par les ailerons qui se trouvent à l'extrémité de chacune des ailes.

LE 6 juillet, tandis que les automobiles disputaient au Circuit de Dieppe le Grand Prix de l'Automobile-Club de France, M. Louis Blériot réalisait un énorme progrès en aviation. Au-dessus du minuscule désert des Moulineaux, il nous a été donné, en effet, d'applaudir un aéroplane monoplan — l'aéroplane de l'avenir — évoluant admirablement, parfaitement équilibré. Par le sifflement aigu provoqué par les pales flexibles de son hélice, entre 18 et 20 mètres de hauteur, l'on eût dit un énorme vautour planant dans le soleil... Les spectateurs de cette expérience poignante et prestigieuse ont vécu là quelques minutes inoubliables.



M. Louis Blériot.

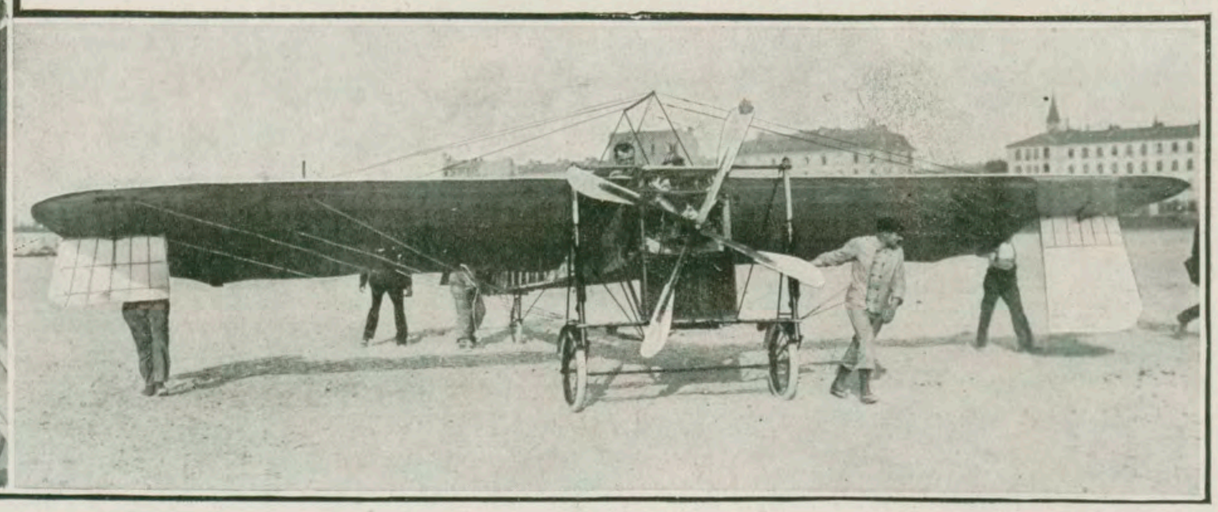
M. Louis Blériot, le constructeur des phares bien connus, vient d'accomplir une merveilleuse performance avec son monoplan.

M. Louis Blériot a résolu une grande difficulté, la difficulté principale du problème de l'aviation : la stabilité. Chacune des ailes du *Blériot VIII bis* se termine, en effet, par un aileron mobile. Si, pour une cause quelconque, l'aéroplane donne de la bande, l'aviateur opère une traction, par une commande impérieuse sur l'aileron de l'aile trop inclinée. L'aileron s'abaisse de quelques degrés au-dessous du plan sustenteur, crée une résistance supplémentaire, et l'oiseau artificiel se redresse immédiatement.

M. Louis Blériot et l'un de ses camarades, M. Robert Esnault-Pelterie, ont débuté, l'un et l'autre, par le biplan, ils en sont rapidement revenus, pour définitivement adopter l'appareil à surface unique. La voie était ardue, mais les résultats remarquables récemment obtenus, leur feront oublier sous peu l'heure des grosses difficultés enfin vaincues.

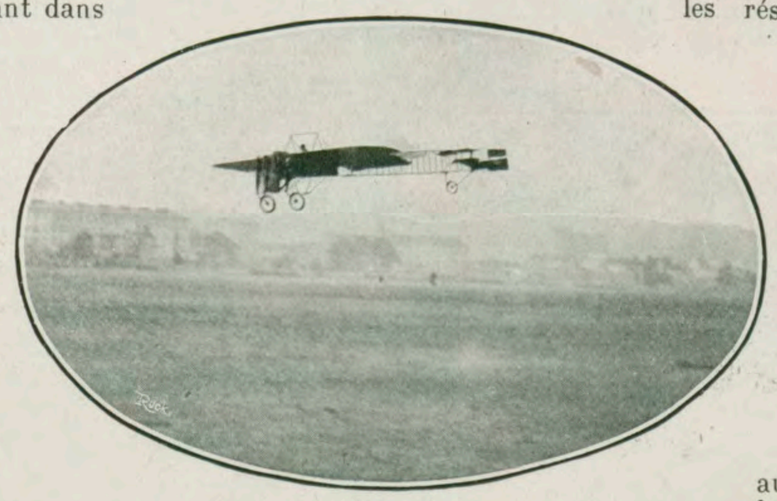
L'expérience du 6 juillet a marqué la défaite retentissante du biplan exigeant pour l'envol le calme plat, tandis que l'autre solution se joue du vent et des remous. C'est la solution indiquée, d'ailleurs, dès 1871, par Alphonse Pénaud, l'un des aviateurs d'antan auxquels le destin a refusé la joie de vivre à l'époque du moteur léger. Nous reverrons Blériot sous peu de jours.

FRANÇOIS PEYREY.



Les préparatifs du départ.

Chacune des ailes du Blériot VIII bis *se termine par un aileron mobile, ce qui permet d'obtenir une stabilité parfaite.*



En plein vol.

M. Blériot a réussi à s'élever à 18 et 20 mètres de hauteur et a prouvé que le véritable avenir de l'aviation appartenait aux aéroplanes monoplans.

LA RAQUETTE D'OR

La *Vie au Grand Air* organise une grande épreuve de tennis interclubs qui sera disputée à Houlgate, le 23 août.

LA *Vie au Grand Air* fera disputer à Houlgate, dans la seconde quinzaine d'août, une épreuve de tennis interclubs pour doubles messieurs, sous le nom de Raquette d'Or. Ce challenge est d'une valeur de 1.000 francs.

Le Sporting-Club d'Houlgate, qui s'est chargé de l'organisation de ce tournoi, en a fixé la date au 23 août.

Voici le règlement de l'épreuve :

LA RAQUETTE D'OR

COUPE DE LA *Vie au Grand Air* (INTERCLUBS)

1. — Cette Coupe, offerte par M. Pierre Lafitte, sera disputée tous les ans par les clubs de toutes les plages françaises, affiliés à l'U. S. F. S. A.

2. — Chacun des clubs qualifiés mettra en ligne des équipes de double (messieurs). Le vainqueur sera le club dont les équipes auront obtenu le plus de points comme parties gagnées.

3. — Aucun club ne pourra présenter, complète, l'équipe gagnante du dernier Championnat de France double (1re série).

4. — La Coupe deviendra la propriété du club qui l'aura gagnée trois fois de suite ou quatre fois en tout.

5. — Des prix individuels seront attribués aux joueurs des deux premières équipes du classement.

6. — La Coupe sera jouée chaque année pendant la période dite « grande semaine » du club détenteur.

7. — Le club détenteur devra prendre part aux éliminatoires.

8. — Si un club au moins ne se présente pas pour disputer la Coupe au club détenteur, cette année ne comptera pas pour l'obtention de la Coupe.

9. — Les différents clubs ne pourront mettre en ligne que des joueurs abonnés chez eux depuis un mois au moins, ou habitant notoirement *bona fide* la région du club pendant six mois, ou venant, depuis plusieurs années prendre part aux épreuves de la grande semaine du club.

Le président de chacun des clubs sera responsable de la présentation de ses équipiers.

10. — Toute contestation importante, de même que toute disqualification, sera réglée par l'U. S. F. S. A.

RÈGLES

1. — Les règles sont celles de l'U. S. F. S. A.

2. — Les balles Slazengers seront exclusivement employées.

3. — Le montant de l'entrée sera de 20 francs par équipe.

4. — Les engagements devront être adressés à M. Maurice de Blesson, secrétaire du Comité de la Raquette d'or, 90, avenue des Champs-Élysées, à Paris.

5. — L'engagement est nul s'il n'est accompagné du montant de l'entrée.

6. — La liste des engagements sera close le 13 août 1908, à six heures du soir.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.